JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 26

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

30. marzec 1930

Start do śmierci...



Hrabia Gastone Brilli - Peri, jeden z najlepszych włoskich kierowców wyścigowych, zabił się 22. b. m. przy wyścigu o Wielką Nagrodę Trypolisu. Na rycinie widzimy kierowcę na chwilę przed swym ostatnim startem.

Reglamentacja komunikacji autobusowej zagranicą

Projekt ustawy o przedsiębiorstwach autobusowych opracowany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu i przedstawiony do zaopinjowania Związkowi Izb Przemysłowo Handlowych wywołał ożywioną dyskusję w zainteresowanych sferach przemysłowych i w prasie.

W dyskusji tej chodzi o wyjaśnienie tak zasadniczego dla całej tej kwestji zagadnienia jakiem jest określenie stosunku Państwa do komunikacji autobusowej. Państwo jest zainteresowane w reglamentacji transportu autobusowego przedewszystkiem z dwóch zasadniczych względów:

1) Z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego. Przedsiębiorstwa autobusowe zajmują stanowisko pośrednie pomiędzy przedsiębiorstwami prywatnemi a użyteczności publicznej. Przy współczesnym rozwoju techniki komunikacyjnej na Państwo spada trudny obowiązek zapewnienia maximum bezpieczeństwa publicznego przy eksploatacji wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw transportowych.

2) Ze względu na konkurencję wytwarzaną przez przedsiębiorstwa autobusowe innym istniejącym już linjom komunikacyjnym, a przedewszystkiem kolejom. Sprawa ta nabiera szczególnego znaczenia w państwach, które wprowadziły monopol kolejowy jak to ma miejsce u nas. Poza tem konieczną rzeczą jest zapewnienie poczcie pewnych przywilejów, dzięki którym rozwój komunikacji autobusowej mógłby być wykorzystywany dla rozbudowy sieci pocztowej. Minimum tych przywilejów stanowiłoby wprowadzenie na przedsiębiorców autobusowych obowiązku przewozu przesyłek pocztowych.

Poza temi dwoma względami bezpieczeństwa publicznego i normowania stosunku komunikacji autobusowej do kolei i poczty, Państwo znajduje olbrzymie zainteresowanie w racjonalnem rozwiązaniu tej sprawy ze względu na ogólny rozwój komunikacji. Zagadnienie to staje się szczególnie palące u nas, wobec złego stanu dróg i słabego rozgałęzienia sieci kolejowej na Kresach i w b. Kongresówce.

Żadne z państw zagranicznych nie wprowadziło monopolu w tej dziedzinie, ale niektóre z nich jak Francja lub Włochy drogą subsydjowania deficytowych przedsiębiorstw autobusowych spełniają obowiązek wspierania inicjatywy prywatnej gdy tego wymaga interes publiczny.

Przed przystąpieniem do oceny projektu ustawy polskiej koniecznym się staje krótki rzut oka na rozmaite systemy reglamentacyj transportu autobusowego przyjęte zagranicą. Systemy te można ująć w trzy zasadnicze grupy:

1) System koncesyjny — państwo uzależnia wydanie koncesji na przedsiębiorstwa autobusowe wyłącznie od własnego uznania.

2) System nieograniczonej wolnej konkurencji — przy tym systemie o ile są nawet wymagane zezwolenia władz na uruchomienie przedsiębiorstw autobusowych mają one na celu wyłącznie zapewnienie bezpieczeństwa publicznego; władze nie mogą odmówić wydania zezwolenia o ile przedsiębiorca zapewni żądane gwarancje.

3) Systemy pośrednie polegające na dopuszczeniu przez państwo wolnej konkurencji przy wprowadzeniu szeregu ograniczeń mających na celu poza zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego także ochronę interesów kolei i poczt, przyczem przywileje przyznawane tym instytucjom idą często bardzo daleko.

Przeprowadzona ostatnio przez Międzynarodową Izbę Handlową ankieta przynosi wiele cennego materjału w tej sprawie, opracowanego w broszurze „Les transports par route dans le monde“.

Według przytoczonych tam danych ogólna ilość autobusów wynosiła we wszystkich państwach w dniu 1 stycznia 1928 r. 300 000 z czego przypada na poszczególne państwa:

Stany Zjednoczone	85.636
Anglja	78.283
Francja	26.000
Niemcy	6.632
Belgja	6.340
Holandja	4.000
Polska	1.544
Szwajcarja	588

Stany Zjednoczone i Anglja reprezentują przeszło 50 procent ogólnej ilości autobusów hołdują zasadnie wolnej konkurencji.

W Stanach Zjednoczonych poszczególne Stany wydały przepisy regulujące wagę, miarę i szybkość wozów. Dla założenia przedsiębiorstwa autobusowego konieczne jest uzyskanie w Stanowej Komisji zaświadczenia o użyteczności przedsiębiorstwa. Obecnie opracowywany jest projekt nowej ustawy federacyjnej, która jednakże zmian zasadniczych nie wprowadza — mając na celu jedynie ujednostajnienie przepisów stanowych.

W Anglji do roku 1928 zasada wolnej konkurencji nie była niczem ograniczona. Ustawa „Railway Road Ttransport Act“ z r. 1928 upoważniła koleje do tworzenia sieci pomocniczych linij transportowych, jednakże stanowisko kolei jest mocno ograniczone, tak że niebezpieczeństwo uzyskania przez nie monopolu w tej dziedzinie w Anglji nie istnieje. Wniesiony ostatnio do Parlamentu projekt ustawy nie naruszający zasady wolnej konkurencji wprowadza szereg ciekawych inowacyj.

Nowe projekty ustaw zarówno w Stanach Zjednoczonych jak i w Anglji wprowadzają wzmożoną kontrolę nad wyposażeniem technicznem przedsiębiorstwa i przymus ubezpieczenia pasażerów a także określają spłaty pobierane od przedsiębiorstw, z których część będzie przelewana na specjalny fundusz drogowy.

System koncesji wprowadziły Niemcy, Włochy, Belgja i Szwajcarja. W Niemczech poczta uzyskała przywilej zakładania przedsiębiorstw autobusowych bez uzyskania koncesji, dopuszczalne jest jednak zgłaszanie sprzeciwów przeciwko projektowanej przez pocztę linji i wtedy rozstrzyga Sąd Rozjemczy.

Włochy obok przymusu koncesji wprowadziły subwencjonowanie deficytowych linij.

Nowy projekt ustawy belgijskiej przewiduje zmianę systemu koncesjonowania na dopuszczenie wolnej konkurencji z pewnemi ograniczeniami.

Francja stosuje system pośredni — przymus koncesyjny istnieje tam tylko dla przedsiębiorstw pragnących uzyskać subwencję od rządu. Towarzystwa kolejowe we Francji utworzyły, jako swe filje, dodatkowe sieci autobusowe. Filje te są poważnie uprzywilejowane i skutecznie konkurują z przedsiębiorstwami prywatnemi.

Ten stan rzeczy uważany jest przez czynniki gospodarcze we Francji za anormalny i szkodliwy, a opinja publiczna domaga się zdecydowanego rozwiązania tego zagadnienia.

Reasumując ten krótki przegląd komunikacji autobusowej zagranicą przedewszystkiem podkreślić należy fakt, że kraje, w których rozwój komunikacji autobusowej doszedł do największego rozkwitu stosują system wolnej konkurencji.

Z krajów stosujących przymus koncesyjny Niemcy, Szwajcarja i Belgja posiadają dobre drogi i gęsto rozbudowaną sieć kolejową, zaś Włochy praktykują subwencjonowanie linij deficytowych.

Koleje uzyskały specjalne przywileje jedynie we Francji, poczty zaś w Szwajcarji i w Niemczech.

Marek Krzywicki.

Tempo życia gospodarczego a komunikacja

Jeżeli jest w Europie państwo, które na swoim własnym organiźmie ma możność nieomylnej obserwacji zależności struktury i tempa życia gospodarczego od komunikacji, to państwem tem niewątpliwie jest Polska. Polityka komunikacyjna byłych trzech zaborców, której działalność opierała się przeważnie na przesłankach natury militarnej, stworzyła właśnie jaskrawą różnorodność nasycenia komunikacyjnego, którą widzimy w naszem odrodzonem państwie. O ile bowiem b. zabór prus rozporządza ca. 5 200 klm, b. zabór austrjacki ca. 4 000, to już b. Królestwo Kongresowe ma ca. 4 400 klm, a ziemie wschodnie Rzeczypospolitej tylko 3 000 klm. Jeszcze jaskrawiej uwidoczni się ta różnica, gdy obliczyć ilość kilometrów linji na 100 km^2 powierzchni. Widzimy tu, że Śląsk posiada sieć 17—18 klm, Pomorze i Poznańskie 9—10 klm, okręg krakowski 6—7 klm, lwowski 5—6 klm, a cała połać środkowa i wschodnio-północna kraju, Łódź, Warszawa, Białystok, Nowogródek, Wilno już tylko 3—4 klm, zaś południowa — zaledwie poniżej 3 klm, a należą do niej okręgi rolnicze — Kielce, Lublin, Wołyń.

Gdy teraz z kolei przystąpimy do porównania dynamiki życia gospodarczego w zależności od gęstości i sprawności komunikacyjnej, to odrazu rzuci nam się w oczy ta zależność nietylko pod względem zwiększonych świadczeń w postaci sum na bilety, bagaż, przewóz towarów, poczty, ale również i na zwiększone tempo życia gospodarczego tych okolic.

Biorąc za podstawę tego życia dzielnice, obdarzone najgęstszą siecią kolejową, a więc Poznańskie, Pomorze i Śląsk, jako zbliżone do normalnych europejskich, widzimy, że cena ziemi, a więc miernik zamożności, postępuje równolegle (niezależnie od stopnia inwestycyj rolnych) ze stopniem gęstości sieci. W tym samym niemal stosunku przedstawia się rentowność majątków ziemskich, co, pomijając wzmiankowane udoskonalenia, w dużej mierze zależy od łatwego i taniego zbytu produktów rolnych.

Czem jest komunikacja dla przemysłu i handlu — nie trzeba się szeroko rozwodzić. Bogactwa naturalne marnieją bezużytecznie, ludność z braku pracy emigruje, handel suchotniczy, niemal uwstecznienie życia — oto obraz tych skupowisk ludzkich, pozbawionych dobrodziejstwa komunikacji.

W zrozumiałej dążności do zaspokojenia tej żywotnej potrzeby ludności, rządy nasze specjalną pieczołowitością otaczały kolejnictwo. Z tą samą zrozumiałą dążnością występuje całe społeczeństwo, aby do całokształtu prac dołączyć swoją inicjatywę. Przoduje w tem Poznań. Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, jaka zostanie otwarta 6-go lipca r. b. w Poznaniu, przedstawi zwiedzającym właśnie ten całokształt zagadnień komunikacyjnych w szerokim zakresie. Bo dziś komunikacja — to nietylko kolejnictwo, lecz trakcja spalinowa, żegluga i lotnictwo. Międzynarodowa Wystawa będzie miała tę wielką przed narodem zasługę, że w systematycznym przeglądzie wyodrębni ten wielki dział gospodarki, porówna go z zagranicą, da impuls całemu pomocniczemu przemysłowi polskiemu i pchnie cało to zagadnienie na tory łączności Polski z całym światem cywilizowanym.

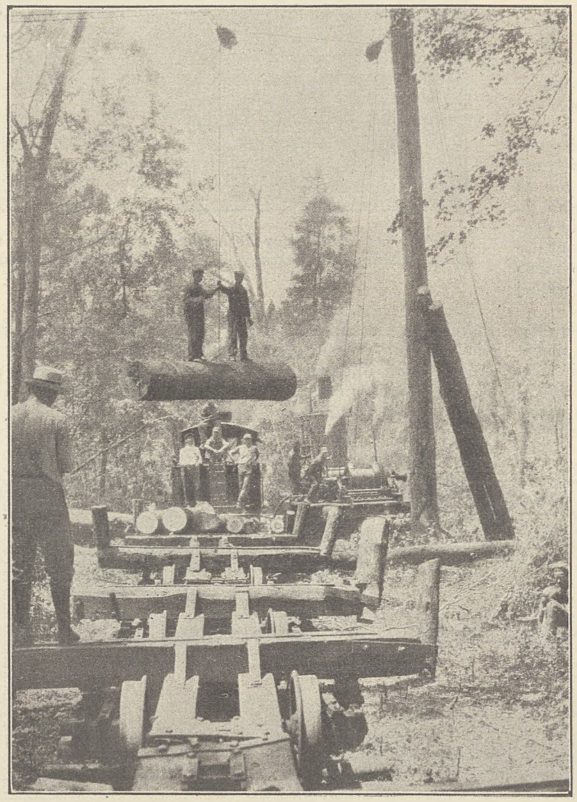
Benzyna, ropa czy węgiel drzewny?

Benzyna drożeje, a równolegle z tem wzrastają koszty użytkowania samochodów. Gorzej jeszcze, technicy zapowiadają wogóle kompletne wyczerpanie się źródeł naftowych i zniknięcie z rynku wszelkich przetworów jej dystylacji. Co robić? Czy czekać aż kryzys ten nastąpi, czy też pokładać nadzieję w pracach geologów, którzy chcą odkryć nowe źródła lub może już teraz rozpocząć na szerszą skalę próby zastąpienia drogiej benzyny paliwem innego rodzaju. To ostatnie rozwiązanie kwestji wydaje się nam najbardziej celowe. I rzeczywiście, aby uniknąć nawet możliwości poważniejszych ekonomicznych wstrząśnień, spowodowanych wyczerpaniem się źródeł naftowych lub też zbytniem podrożeniem benzyny, trzeba dążyć już obecnie przynajmniej do częściowego uniezależnienia się od tych materjałów pędnych.

Jakiemi drogami idą technicy do tego celu? W ostatnim czasie, pomijając wynalazki jeszcze technicznie bardzo niedoskonałe i nie rokujące żadnej przyszłości, pracuje się w tej dziedzinie nad udoskonaleniem znacznie ekonomiczniejszych od silników zwykłych motorów Diesla oraz nad zastosowaniem zamiast paliwa płynnego gazu, otrzymywanego przy pomocy specjalnych generatorów lub też komprymowanego w stalowych butlach. Prócz tego czynione są próby zastosowania paliwa w postaci pyłu.

O silnikach typu Diesla pisaliśmy już obszernie i dlatego tylko pokrótce przypomnimy ich najważniejsze zalety. Jak wiadomo, silnik Diesla pracuje na olejach ciężkich, znacznie tańszych od drogich dystylatów w rodzaju benzyny. Równocześnie wydajność cieplna silnika o t. zw. spalaniu ciągłem, lub jak myśmy go określili, zasilaniu bezpośredniem jest znacznie większa, tak że ilość zużytego paliwa w stosunku do mocy wytworzonej jest znacznie mniejsza niż w mało oszczędnych silnikach benzynowych. Takim sposobem z chwilą powszechnego zastosowania silników Diesla w samochodach muszą, po pierwsze obniżyć się koszty ich użytkowania, po drugie powinna zmniejszyć się przynajmniej o ⅓ ilość zużywanego przez nich paliwa. Rozumie się, że przyczyni się to do znacznego przesunięcia terminu kompletnego wyczerpania się źródeł ropy naftowej, chociaż nie rozwiąże jeszcze całkowicie kwestji uniezależnienia się ludzkości od tych ostatnich.

Prócz prac z udoskonaleniem silnika Diesla poważne znaczenie ekonomiczne posiadają badania w kierunku zastosowania do napędu silników samochodowych paliwa gazowego. Badania te zaczęły się od prób ze zwykłym gazem świetlnym, którym napełniano pod wysokiem ciśnieniem stalowe balony. Wkrótce okazało się, że system ten nie jest zbyt wygodny i dlatego zaczęto używać specjalnie spreparowanego gazu, rozcieńczonego w pewnych płynach, unikając takim sposobem niebezpieczeństwa eksplozji. Do dziś użycie gazu świetlnego nie znalazło szerszego zastosowania praktycznego z powodu trudności odnawiania jego zapasów. Tylko w Paryżu w czasie specjalnego konkursu, urządzonego przez rząd, zorganizowano funkcjonującą bez zarzutu obsługę gazową miejskich autobusów.



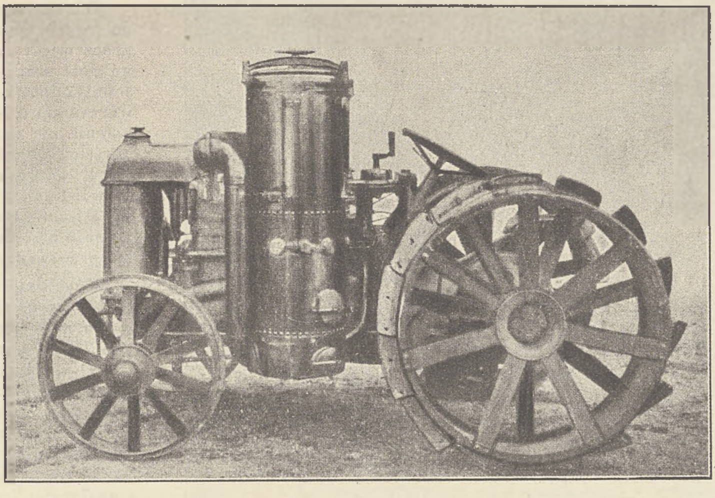
Eksploatacja bogactw leśnych posiada we Francji duże znaczenie i dla automobilizmu, który korzysta tam w ostatnim czasie z węgla lub karbonitu jako materjałów pędnych.

Przy doświadczeniach, czynionych na szerszą skalę i w większym zakresie na drogach publicznych zdala od miast, z gazowniami okazało się konieczne użycie specjalnej gazowni ruchomej, która dostarczała wszystkim pojazdom , biorącym udział w konkursie, materjału pędnego w miejscach, gdzie trudno go było innym sposobem otrzymać. Użycie gazu świetlnego z punktu widzenia oszczędności nie jest zbyt korzystne, chociaż w pobliżu wielkich i tanio pracujących gazowni miejskich, koszt jednego tonokilometra jest nieco niższy, niż przy zastosowaniu benzyny. Przy korzystaniu z ruchomych stacyj gazowych koszt ten wzrasta znacznie.

Dla nas znacznie ciekawszy jest inny system zastosowania gazu, a mianowicie użycie gazu drzewnego, wytwarzanego przez specjalne generatory, wmontowane wprost do samochodów. O gazogeneratorach węglowych pisaliśmy już w swoim czasie, jednakże z powodu znacznych postępów w tej dziedzinie pomówimy o nich teraz obszerniej. Zasada działania takiego gazogeneratora jest następująca: w specjalnym kotle odbywa się w dość wysokiej temperaturze rozkład paliwa, który wytwarza pod działaniem pary wodnej łatwopalny i termicznie wydajny gaz. Po oczyszczeniu tego ostatniego od smoły, kondensującej się wody oraz innych niepotrzebnych dodatków miesza się on z pewną ilością powietrza i jako mieszanka palna wykorzystuje się w cylindrach silnika. Z powodu własności termicznych, zbliżonych do mieszanki benzynowej zastąpienie tej ostatniej gazem drzewnym nie wymaga żadnych przeróbek w samym silniku. Nowoczesny gazonegerator o wadze ca. 200 kg. i względnie niewielkich wymiarach może pracować bez przerwy parę godzin, co przeciętnie wystarcza w samochodzie ciężarowym na przebycie 100—150 klm. Po wyczerpaniu ładunku węgla lub karbonitu i wody, prace gazogeneratora należy na chwilę przerwać, poczem po ponownem napełnieniu może on być puszczony w ruch w przeciągu paru minut.

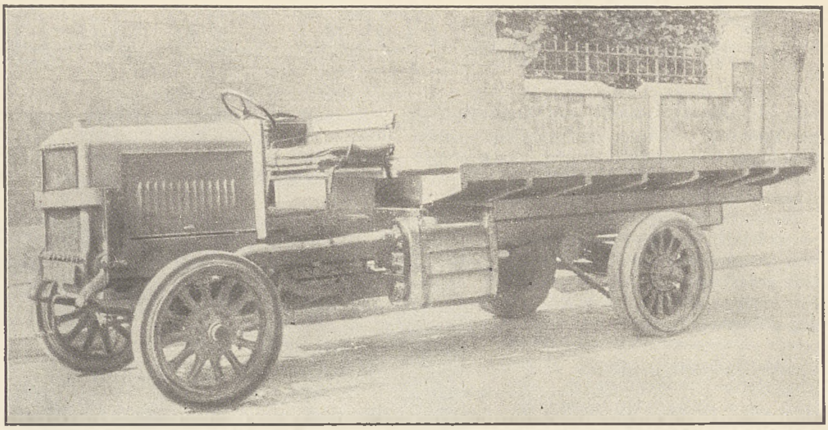
Tak samo zupełnie chłodny gazogenerator wymaga zaledwie 5 minut na kompletne rozpalenie. W praktyce, aby uniknąć konieczności czekania zanim gazogenerator zacznie normalnie pracować, do zapędu samochodu stosują też benzynę, dopływ której można każdej chwili wyłączyć. Tak samo rezerwowy karburator benzynowy oddaje nieocenione usługi w chwilach ruszania po dłuższym postoju, po którym zazwyczaj gazogenerator węglowy przygasa.

Dawniej czyniono próby zużycia w gazogeneratorach samochodowych drzewa surowego oraz innych mało wartościowych odpadków paliwa, jednakże do dziś nie udało się wynaleźć sposobu oczyszczania tak wytworzonego gazu z lotnych resztek smoły, które bardzo szkodzi-



Największe usługi oddają gazogeneratory na ciężkich samochodach i traktorach. Fotografja nasza przedstawia nowoczesny traktor rolniczy, wyposażony w gazogenerator systemu Rex.

ły silnikom. Z tego powodu obecnie gazogeneratory pracujące drzewem surowem, buduje się wyłącznie dla samochodów kolonjalnych, w Europie natomiast używa się tylko urządzeń, zasilanych węglem lub karbonitem. O tym ostatnim rodzaju paliwa musimy powiedzieć jeszcze kilka słów, a to z tego powodu, że nie jest ono u nas bliżej znane.

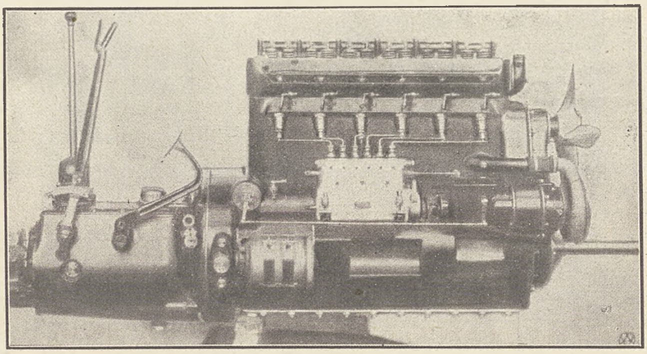


Gazogenerator, pracujący karbonitem, wmontowany do zwykłego samochodu ciężarowego. Na rycinie widzimy wmontowany po boku podwozia samochodu gazogenerator, dostarczający silnikowi karbonitu.

Jak wiemy węgiel drzewny jest bardzo lekki i dlatego zajmuje dużo miejsca, tak, że przewożenie większych zapasów sprawia w wielu wypadkach poważne trudności. Celem uniknięcia tego, czysty i dobry węgiel miele się na proszek, który poddaje się jeszcze działaniu pewnych substancyj celem dalszego oczyszczenia i potem sprasowuje się w małe brykiety, znane we Francji pod nazwą karbonitu. Ponieważ ciężar właściwy tak spreparowanych brykietów węglowych jest znacznie większy zajmują one mało miejsca, i nie są ambarasujące przy transporcie. Tak samo do zalet karbonitu należy zaliczyć brak pyłu oraz dużą wygodę napełniania nim gazogeneratorów. Z tych właśnie powodów, mimo nieco wyższej ceny, zyskuje karbonit coraz więcej zwolenników.

Koszty napędu samochodów karbonitem są bardzo niskie i wynoszą przeciętnie nawet we Francji, gdzie drzewo jest względnie drogie, 50 proc. kosztów benzyny. U nas w Polsce cena węgla drzewnego i karbonitu, przy racjonalnej eksploatacji naszych bogactw leśnych, powinna być jeszcze niższa. Na początku zaznaczyliśmy już, że czynione są próby zastosowania w silnikach nietylko olei ciężkich i gazu drzewnego, lecz nawet materjałów pędnych w postaci pyłu. O próbach tych nie możemy mówić obszerniej, gdyż nie dały one jeszcze pozytywnych wyników. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że i w tej dziedzinie uda się z czasem poczynić odpowiednie udoskonalenia, a wtedy do napędu samochodów będziemy mogli stosować jeszcze cały szereg innych, zupełnie dziś nie branych pod uwagę rodzajów paliwa.

Należy tak samo powiedzieć parę słów o mieszankach benzynowych, które mają przyczynić się z jednej strony do redukcji zużycia benzyny, a z drugiej do obniżenia kosztów użytkowania samochodu. Z pośród tych mieszanek największe znaczenie posiada mieszanka alkoholowo-benzynowa, która przy odpowiedniem zestawieniu pracuje tak samo dobrze jak czysta benzyna. U nas w Polsce zastosowanie mieszanki alkoholowej jest tembardziej ważne, że nasze zapasy ropy naftowej możliwej do dobywania w obecnych warunkach są nieznaczne, natomiast przemysł alkoholowy mamy doskonale rozwinięty, a zwiększenie jego produkcji odbija się bardzo dodatnio na stanie naszego rolnictwa. Należy tylko obawiać się, że z powodu rządowego monopolu, używanie mieszanek spirytusowych będzie sprawiało automobilistom różne przykrości w związku ze zbyt może ścisłą kontrolą władz. Prócz mieszanek czysto benzynowo-alkoholowych z niewielkim tylko dodatkiem (1—2 proc.) benzolu, znane są też różne mieszanki specjalne, ochronione licznemi patentami, jednakże nie posiadające do dziś większego znaczenia praktycznego.

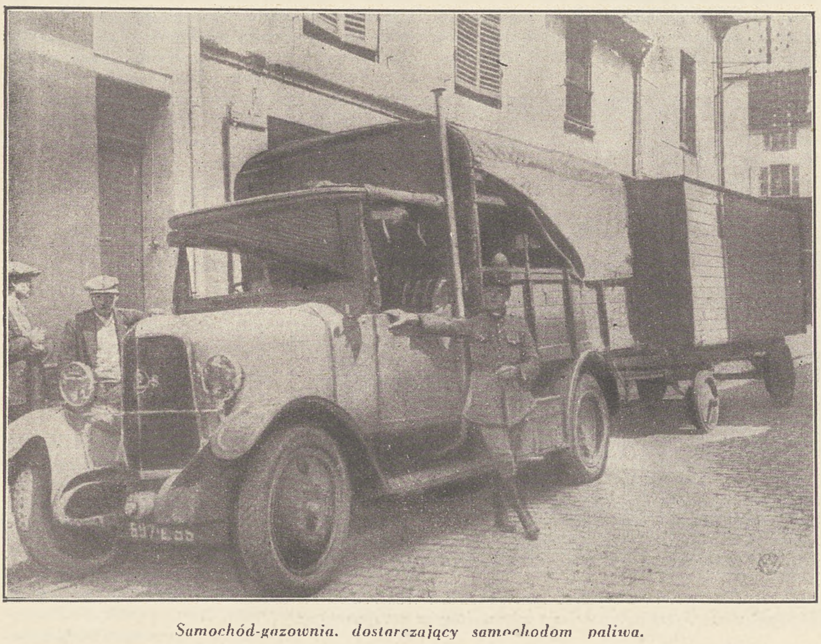


Poważną konkurencję dla silników pracujących gazem drzewnym stanowi obecnie motor Diesla. Na fotografji naszej widzimy samochód ciężarowy z takim motorem.

Właściwie w ostatnich latach panowała nawet prawdziwa manja wynajdywania najróżniejszych cudownych kombinacyj, składających się z tajemniczych płynów i obdarzonych, według twierdzenia wynalazców, nadzwyczajnemi właściwościami, jednakże manja ta prócz nawału pracy w biurach patentowych, nie dała żadnych wyników.

Dla ścisłości musimy jeszcze raz powrócić do kwestji gazogeneratorów, zaznaczając, że prócz węgla drzewnego i karbonitu poczyniono dość szczęśliwe próby z brykietami torfowemi odpowiednio spreparowanemi. Właściwie trudno dziś powiedzieć czy dalsze udoskonalenia nie umożliwią użycie jeszcze różnych innych gatunków paliwa w gazogeneratorach, gdy właściwie na przeszkodzie ich kompletnej uniwersalności stoi tylko konieczność usuwania z gazu palnego zanieczyszczeń, a czynność ta może ulec znacznemu udoskonaleniu z chwilą opracowania nowych systemów filtrów.

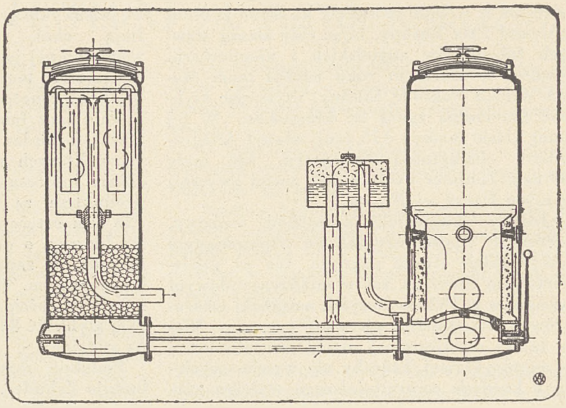
Mówiliśmy obecnie wyłącznie o silnikach spalinowych, nie powinniśmy jednak zapominać o maszynie parowej i motorze elektrycznym. Ponieważ maszynom parowym poświęciliśmy już kilka artykułów, pokrótce tylko przypomnimy ich charakterystykę. Najnowocześniejsza wysokociśnieniowa maszyna parowa prawie w niczem nie ustępuje silnikowi spalinowemu ponieważ wagę jej zredukowano do minimum, a wszelkie czynności, związane z opalaniem kompletnie zautomatyzowano. Jedyną bodaj jej wadą jest wysoka cena. Konstruktorzy zapowiadają jednak dalsze udosko-



Samochód-gazownia, dostarczający samochodom paliwa.

nalenia, które mają przyczynić się do znacznego spopularyzowania tego typu silnika. Pozornie zdawałoby się więc, że przez popularyzację maszyny parowej rozwiążemy ostatecznie kwestję uniezależnienia się od ropy naftowej. Jednakże przypuszczenie nasze nie sprawdza się, a to z tego powodu, że do opalania takiej najnowocześniejszej maszyny stosuje się właśnie ropę naftową.

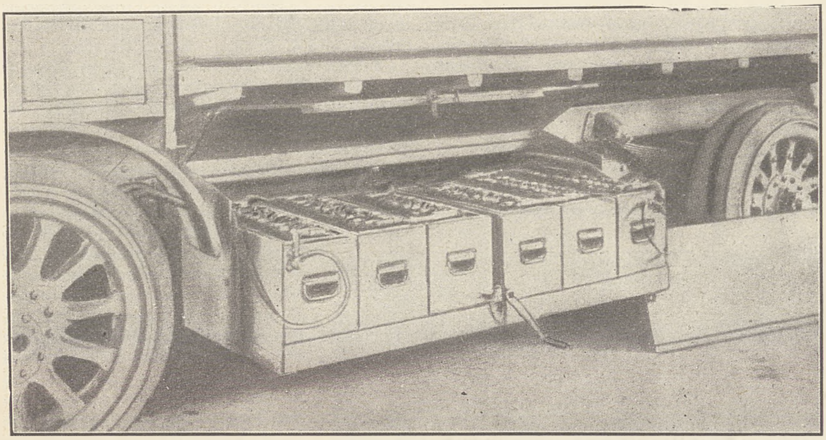
Pozostaje nam jeszcze silnik elektryczny. Ten ostatni posiada szereg nieocenionych wprost zalet i doskonale nadaje się do trakcji, ponieważ jest nadzwyczaj elastyczny, nie psuje się, nie kaprysi i przez długie miesiące pracy nie wymaga ani specjalnego dozoru ani remontu. Jednakże silnik elektryczny musi czerpać z jakiegoś źródła prąd i tu właśnie natykamy się na bardzo poważne trudności. Jako źródeł prądu możemy używać: ogniw elektrycznych oraz akumulatorów różnych systemów. Ogniwa z powodu wysokiej ceny i bardzo małej wydajności musimy odrzucić, mimo że stosowano je kiedyś przed laty na pierwszej kolei elektrycznej w Anglji. Pozostają nam akumulatory. Najdawniej znany typ akumulatorów ołowiowych, bardzo wydajny, jest niedogodny z powodu wielkiego ciężaru. Tak samo przy użyciu natykamy się na różne trudności, jak to: konieczność dokładnego dozoru oraz ciągła reparacja płyt, które w czasie jazdy ulegają łatwo uszkodzeniom. Z tych właśnie powodów w pojazdach mechanicznych akumulatorów ołowiowych używają bardzo niechętnie. Są jeszcze akumulatory żelazo-niklowe, znacznie lżejsze od ołowiowych i mniej wrażliwe na brak dozoru i wstrząśnienia. Jednak i te akumulatory mają szereg wad, a najważniejszemi są, ich mała wydajność oraz wysoka cena.



Schematyczny rysunek nowoczesnego gazogeneratora samochodowego, służącego do wytwarzania t. zw. gazu drzewnego z węgla drzewnego lub karbonitu.

Ze względu na wyliczone wyżej wady akumulatorów, pojazdy elektryczne nie zdobyły sobie większego uznania i są dziś w użyciu tylko tam, gdzie można liczyć na wygodną wymianę rozładowywanych bateryj i gdzie cena prądu jest bardzo niska.

Prócz akumulatorów, do zasilania można stosować też przewody elektryczne (jak przy trolleybusach). System ten, pozornie bardzo niewygodny, zaczyna w ostatnim czasie z powodu wprowadzenia licznych udoskonaleń cieszyć się coraz większem powodzeniem i są nawet projekty ogólnej elektryfikacji szos i dróg publicznych, przyczem każdy pojazd mechaniczny mógłby za pewną opłatą korzystać z dostarczanego tanim kosztem przez wielkie centralne elektrownie, prądu. Chociaż uskutecznienie tych projektów wydaje się wprost nieprawdopodobne, zajmować zgóry względem nich stanowiska negatywnego nie możemy z tego powodu, że ich uskutecznienie nie wymaga już żadnych wielkich wynalazków i może być przeprowadzone pod warunkiem włożenia do tego przedsięwzięcia dużego kapitału.

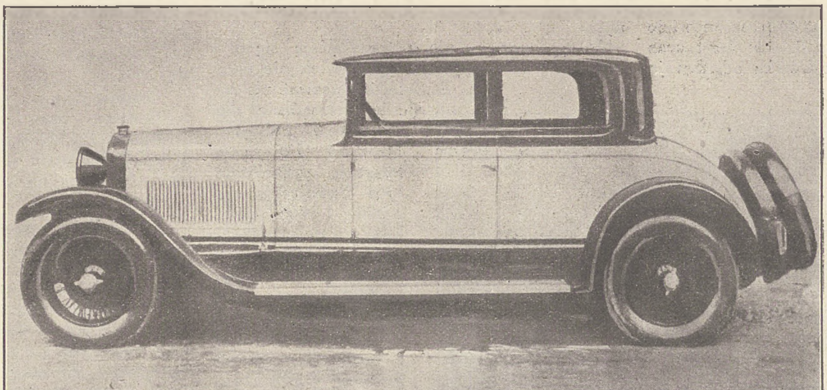


Samochód elektryczny zdobywa sobie w ostatnim czasie coraz większe uznanie, a sprzyja temu ogólna elektryfikacja, dzięki czemu staje się bardzo łatwą wymiana rozładowanych bateryj akumulatorów na świeże. Na rysunku widzimy wmontowaną pod samochodem elektrycznym skrzynię z dużą baterją akumulatorową. Samochody te zdobyły sobie zagranicą ogromne uznanie i są w użyciu tam, gdzie cena prądu jest bardzo niska.

Szwajcarski przemysł motorowy

Na marginesie Salonu w Genewie

Stosunkowo słabo rozwinięty i liczebnie niezbyt silny przemysł motorowy Szwajcarji, ma przed sobą specjalnie trudne zadania, ze względu na ciężkie warunki terenowe i górzystość kraju. Wzamian za stosunkowo małą produkcję, odznacza się szwajcarski przemysł samochodowy i motocyklowy niezwykłą precyzyjnością i godnie podtrzymuje tradycję genewskich zegarków, słynących ze swej doskonałości. Fabryka motorów w ojczyźnie Wilhelma Tella, to po największej części mały warsztat, bez biegnącego pasa i produkcji seryjnej, który solidnością i dokładnością swej pracy walczy zwycięsko z konkurencją potężnych olbrzymów świata samochodowego. Mało tego, te małe warsztaty cieszą się światowym rozgłosem!



4,3 litr. Martini Six posiada nader harmonijną linję.

Na wszystkich większych torach wyścigowych świata, przy silnej konkurencji renomowanych maszyn, odnosiły szwajcarskie motocykle jedno zwycięstwo po drugiem. U nas, w Polsce, najbardziej znane są rekordy fabryki Motosacoche w Genewie, która produkuje jedne z najlepszych motocykli świata. O wielu pierwszych nagrodach znakomitych motocykli Condor-Mag nie wiemy prawie nic. Podobnie ma się rzecz z wysokowartościowemi maszynami Moser,

które już w r. 1926 osiągnęły na torze w Monza Grand Prix Europy, bijąc cały szereg sławnych fabrykatów angielskich i niemieckich. Również w ubiegłym roku zdobył team Mosera Wielką Nagrodę Europy, uzyskując szybkość przeciętną zgórą 80 klmgodzin. W tej samej klasie maszyn 175 ccm, zdobył Allegro-Villiers championat Szwajcarji, zaś mały 100 ccm Zehnder dwutaktowy został zwycięzcą rajdu Paryż — Nicea.

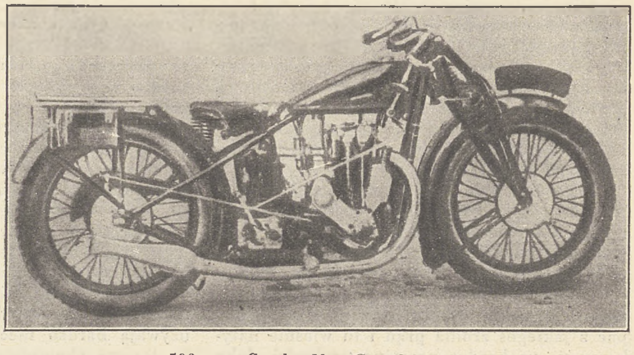
Jedyny szwajcarski samochód osobowy, Martini-St. Blaise, uzyskał we wspomnianym wyżej rajdzie drugą nagrodę, tuż za supersportowym Steyrem, zaś w międzynarodowym wyścigu w r. 1927 w Bazylei, osiągnęła czterolitrówka Martini-Six, pierwszą nagrodę. Niema takiej szwajcarskiej marki samochodowej czy motocyklowej, którąby nie wyszła zwycięsko z każdego najtrudniejszego wyścigu górskiego.

Zagranica, a zwłaszcza wielcy producenci samochodów przypuszczali doniedawna, że wystarczy zarzucić rynek szwajcarski taniemi seryjnemi fabrykatami o wyrobionej marce, aby zgnieść i zniweczyć słaby i pozbawiony wielkich środków przemysł samochodowy Szwajcarji. Tymczasem okazało się, że nietylko w Szwajcarji, ale wszędzie tam, gdzie trudne warunki i górzystość terenu, wymaga specjalnie precyzyjnych maszyn, są wyroby Martini bez konkurencji i biją wozy sześcio i siedmiolitrowe.

Czemżeż tłumaczy się ta niezwykła odporność i żywotność warsztatowego przemysłu szwajcarskiego? Sprowadzić to należy znowu do owej przysłowiowej solidności i precyzyjności szwajcarskiej, którą sobie zegarki genewskie zdobyły świat.

Tegoroczny salon genewski roztacza przed zwiedzającym niezwykły przepych technicznego komfortu i doskonałości. Jedną z najciekawszych maszyn jest Motosacoche 500 ccm, model super-sport, na której Anglik Handley zdobył Grand Prix Europy 1929 na Circuit de Genève, uzyskując niesamowitą szybkość średnią 145 klm. na godz. Maszyna jest wyposażona w cały szereg nowości technicznych. Mechanizm sterujący wentyle jest szczelnie kryty, zaś znakomity tłumik przyczynia się do cichego chodu w miejscowościach zamieszkałych. Konstruktorzy tej klasycznej maszyny wyścigowej kierowali się dwoma myślami przewodniemi, których wyniki natychmiast rzucają się w oczy: przedewszystkiem, by na każdy gram wagi przypadało jaknajwięcej efektywnej siły ,dalej zaś zastosowano dewizę Bugattiego: racjonalne smarowanie jest duszą wyścigowej maszyny.

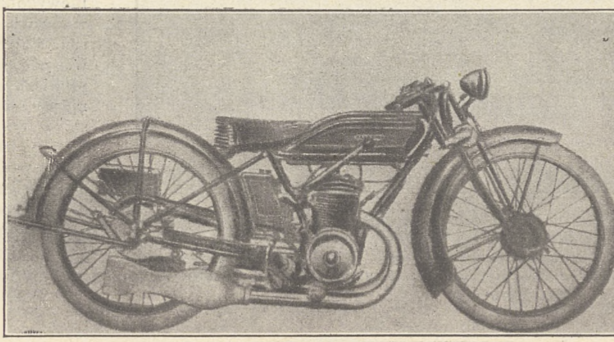
Prócz Motosacoche budują maszyny powyżej 500 ccm tylko Acacias-Genève i Condor-Courfaivre. Dwa modele Candora, mianowicie 500 ccm jednocylindrówka double-sport oraz ciężki 1 000 ccm dwucylindrówka odznaczają się niezwykle piękną linją obok swej, wspomnianej już, doskonałości technicznej. Lekkie motocykle budują trzy fabryki: Moser, Zehnder i Allegro, których szczególnie interesującym produktem są małe 125 ccm czterotaktowe Mosery, o dwóch biegach, z zapędem łańcuchowym. Modele te z łatwością osiągają szybkość 80 klm na godzinę.



500 ccm Condor-Mag Grandsport.

Podobne maszyny buduje Zehnder. Nisko osadzony punkt ciężkości, cichy i równy bieg, znakomity dobór materjału, jak również oszczędność czyni z nich typową, doskonałą maszyną sportowo-turystyczną o małym litrażu (110 ccm). Charakterystyczną cechą Zehnderów jest zapęd rzemienny. Małe Zehndery są dla Szwajcarji tem, czem dla Niemiec DKW.: są tanie i popularne. Na salonie wystawia Zehnder również swą najnowszą kreację: model sportowy 250 ccm o trzech biegach.

Typową fabryką mniejszych rozmiarów, przysłowiowym „warsztatem“ szwajcarskim, są zakłady Allegro w Neuchâtel. Zwiedzając niewielkie, schludne, hale warsztatowe Allegro podziwiać należy ich celowość i znakomite wyniki przy tak skromnych środkach. Rury stalowe do ram sprowadza się z Anglji, poczem na gorąco nadaje się im kształt. W innej hali szereg robotników lakieruje piękne tanki, w innej znów naciąga się ręcznie szprychy u kół, co daje gwarancję precyzyjnego wykonania pracy. W niewielkim pokoju montuje się gotowe silniki i spuszcza je zapomocą ręcznego dźwigu na dół, na ulicę, gdzie natychmiast dokonywuje się prób praktycznych.



3½ konny Allegro-Villiers, spec. model wyścigowy.

Ceny maszyn nie przedstawiają się dla Szwajcarji niekorzystnie, jakkolwiek nie można ich nazwać niskiemi, szczególnie dla stosunków polskich. Maszyna 175 ccm kosztuje przeciętnie loco Szwajcarja ca. 1 000—1 200 franków szwajc., 250 ccm około 1 300—1 400 franków, zaś maszyna 500 ccm nie niżej 1 650 franków. Motosacoche 1 000 ccm z bocznym wózkiem kosztuje 3 300 franków szw.



350 ccm Oryg. Motosacoche-Supersport.

Jeszcze kilka słów o samochodach. Autobusy i ciężarówki Sauer-Arbon są znane i cenione na całym świecie, tak, że niema potrzeby o nich wspominać. Używa się ich we wszystkich krajach górzystych; m. in. kursują one na szlaku Zakopane — Morskie Oko. Podobnie znane są autobusy górskie Berna-Otten i FBW-Wetzikon.

Przed wojną wielkiem wzięciem cieszyły się genewskie samochody Pic-Pic, lecz fabryka ta, niestety, przestała istnieć. Wielkie i doskonałe wozy osobowe buduje od r. 1926 znany konstruktor Steiger, obecnie kierownik zakładów Martiniego, który posiadał dawniej własną fabrykę. Obecnie buduje się sześciocylindrówki 4.3 litrowe, które ważą zaledwie 1 050 kg. Nic dziwnego, że 90-cio konny silnik daje przy swych 3400 obrotach taką elastyczność, że stawia go w pierwszym rzędzie maszyn górskich. Samochód ten rozporządza taką rezerwą siły, że przy 10-procentowej pochyłości zatrzymuje swą szybkość 70 km. na godz. na bezpośrednim, trzecim biegu, zaś przy wysokogórskiej pochyłości 36 proc. osiąga jeszcze 55 klmgodzin na trzecim biegu. Akceleracji z 0 do 80 klm. dokonać można w ciągu 18 sekund. Maksymalna szybkość wynosi 120 do 130 klmgodzin. Zakłady Martini posiadają własną fabrykę karoseryj, która buduje wozy o nadzwyczaj pięknej i harmonijnej linji, z których kilka wystawiono na salonie. Instalacja elektryczna pochodzi ze znanej szwajcarskiej wytwórni Scintilla, która cieszy się światowym rozgłosem. Przy jeździe w kraju górzystym wielką rolę odgrywają hamulce, to też Martini posiada znakomite servo-hamulce na cztery koła, który zatrzymują wóz z tempa 50 klmgodzin na przestrzeni 6 metrów.

Jest rzeczą zrozumiałą, że ten znakomity wóz jest drogi. Otwarty Martini-Six kosztuje 19 500 franków szwajcarskich, lecz niezwykłe jego zalety wyrównują wysokość ceny nabycia, zaś koszty utrzymania są, jak już zaznaczyliśmy, niskie.

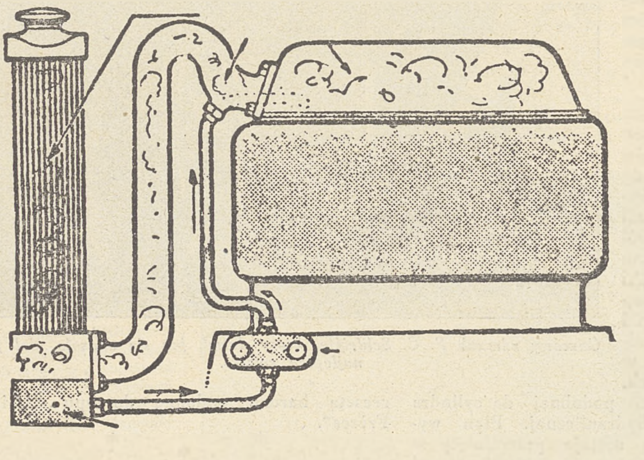
Ogólnie biorąc, daje Salon Samochodowy w Genewie prawdziwą rewję znakomitych i wysokowartościowych maszyn, które muszą przypaść do gustu zarówno znawcy, jak i laikowi, wymagającemu estetycznego wyglądu zewnętrznego.

Szczególnie zyskują fabrykaty szwajcarskiego przemysłu motorowego, gdy się je porówna z seryjnemi wyrobami różnych Chevroletów i Oplów, których tyle oglądamy na salonie. Podróżując po Szwajcarji, często napotyka się wozy renomowanych i głośnych firm europejskich i amerykańskich, które ciężko dysząc „nie mogą dalej“, lub też są zmuszone kazać się ciągnąć przez . . . melancholijne wronki szwajcarskie, gdy natomiast szwajcarskie maszyny przejdą wszędzie.

Z DZIEDZINY TECHNIKI

CIEKAWE WYNALAZKI W AUTOMOBILIŹMIE

Najbardziej rozpowszechnionym systemem chłodzenia silnika spalinowego jest chłodzenie wodą, obieg której zabezpiecza pompka lub też tak zw. termosyfon. Dotąd w automobiliźmie nie spotykaliśmy jeszcze chłodzenia przy pomocy parowania wody, mimo, że system ten był już dawniej znany i z powodzeniem stosowany przy motorach stacjonarnych. W ostatnim czasie jednak problemem tym zaczęto bardzo poważnie się zajmować w Ameryce. Pierwszem praktycznem rozwiązaniem tego, bądź co bądź ciekawego problemu jest system Rushmora. Przy nim cylindry są jak przy zwykłem chłodzeniu otoczone koszulką, różnica jednak polega na tem, że woda nie wypełnia całej przestrzeni między cylindrami i koszulką, poziom jej znajduje się poniżej głowicy. Potrzebna do tego stosunkowo mała ilość wody szybko się zagotowuje i zaczyna parować. Para ta przez przewód o odpowiednim przekroju zostaje doprowadzona zdołu do kondensatora, który w danym wypadku zastępuje chłodnicę. W kondensatorze traci para swe ciepło i kondensat czyli para skroplona opada na dno tegoż, skąd spływa do niżej położonego zbiornika, wmontowanego bezpośrednio pod kondensatorem. Pompka wodna, połączona ze zbiornikiem doprowadza ochłodzoną wodę do koszulek.



Schemat wodnoparowego chłodzenia silników systemu Rushmore'a.

Takim sposobem chłodzenie właściwe polega na tem, że wydzielone przez spalanie mieszanki ciepło zostaje pochłonięte przez wodę w momencie jej parowania, oraz przez samą parę, która w tym czasie posiada niską temperaturę. Skuteczność chłodzenia zapewnia w tym wypadku to, że zamiana wody w parę wymaga znacznej ilości ciepła, które dostarczają rozgrzane ściany cylindrów. Skraplanie pary, jak to już zaznaczyliśmy odbywa się w kondensatorze, dzięki czemu temperatura wody zostaje stale utrzymana poniżej 100° C.

Na temperaturę oraz sprawność silnika chłodzonego takim sposobem wpływają następujące czynniki: ciśnienie w systemie chłodzenia, szczelność pierścieni wody dokoła cylindrów, która oczywiście zmniejszona zostaje warstwą pary, skuteczność obiegu i przekrój przewodów dla pary uchodzącej.

Wielkie znaczenie ma w danym wypadku przekrój przewodu przy ujściu do kondensatora. Doświadczenia wykazały, że dla silnika o 70 KM. wystarcza najzupełniej przekrój 6,5 cm², by działać przy ciśnieniu, panującem przy ujściu tegoż do kondensatora, nawet gdyby takowa wynosiła 0,2 kg przez cm².

Pompka wodna musi, rzecz jasna leżeć bardzo nisko. Ilość 15—20 ltr. wody okazała się dla silnika 70 K za zupełnie wystarczającą, przyczem para tworzyła się w ilości 5 ltr. na minutę.

Doświadczenia robione w Ameryce z tym to nowym systemem wykazały, że o jakimkolwiek przegrzaniu się silnika mowy być nie może, jeżeli chłodzenie skroploną parą połączone jest z obiegiem wody i kiedy para zdołu zostaje doprowadzona do kondensatora. Doprowadzaniem pary do kondensatora zdołu jest uzasadnione tem, że przy uruchamianiu silnika znajduje się w kondensatorze powietrze, które jest o 60 proc. cięższe od pary przy 100° C. U wielkich maszyn, chłodzonych skroploną parą wydala się wpierw powietrze, czego znowu nie można praktykować u samochodów, bowiem doprowadziłoby to do dość poważnych komplikacyj. Jeżeli parę doprowadzimy zgóry do kondensatora, wtedy oczywiście cięższe powietrze utrudniać będzie opadanie tejże, wskutek czego uchodzić ona będzie na zewnątrz. Doprowadzona w tym systemie zdołu para automatycznie wypiera powietrze, a unosząc się coraz to wyżej usuwa je przez odpowiedni zawór do kondensatora.

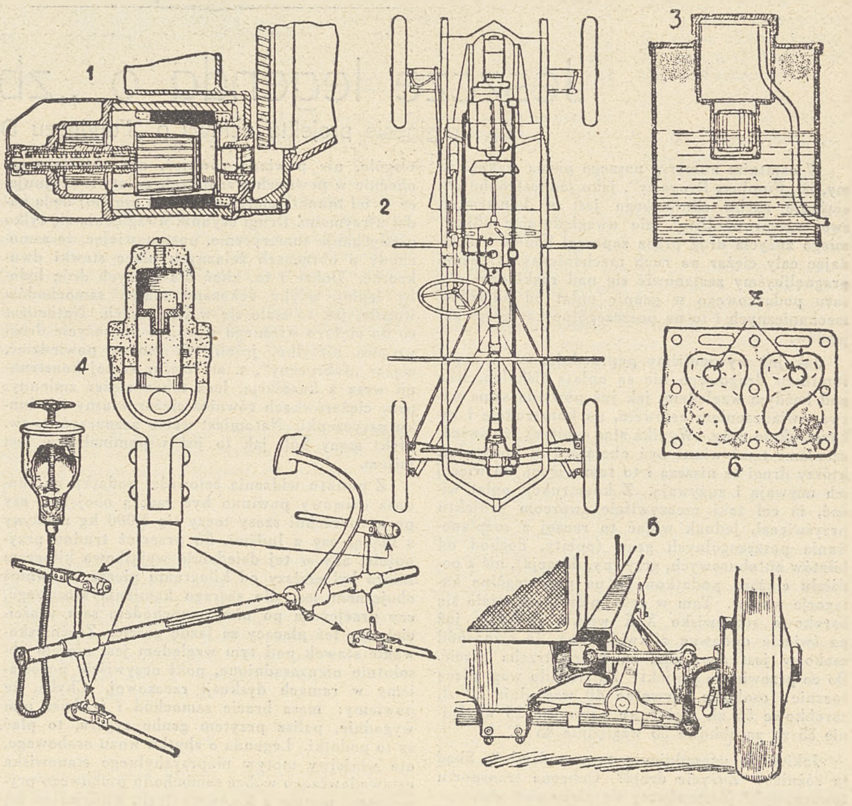
O konstrukcji chłodnicy, która w danym wypadku służy jako kondensator, brak dotąd bliższych szczegółów.

Według danych amerykańskiej prasy fachowej, osiągnięto przy nowym sposobie chłodzenia silnika — w czasie prób, przeprowadzonych w ostatnich dniach, zupełnie zadawalające wyniki.

* * *

Jeżeli mówimy o nowych wynalazkach w automobiliźmie, o wynalazkach, które z biura patentowego jeszcze nie wróciły do biur konstruktorów, to czynimy to dlatego, żeby dać zwięzły pogląd na działalność konstruktorów samochodowych, którzy chcą wykazać jakich ulepszeń względnie udoskonaleń wymaga organizm samochodu, a dalej poto, że za temi wszystkiemi wynalazkami kryją się nazwiska konstruktorów, znanych w całym świecie samochodowym.

Rozpoczniemy od F. H. Royce'a, kierownika zakładów Rolls-Royce. Jego wynalazek, to zupełnie nowy typ starteru czyli rozrusznika. Rozrusznik ten, jak każdy inny, dotąd stosowany przy samochodach, jest silnikiem szeregowym, którego włączenie do koła zębatego na kole napędowem silnika następuje automatycznie na drodze elektrycznej. Twornik wystaje dzięki sprężynie osiowej z magneśnicy tak, że trybik rozrusznika nie może zachodzić do zazębienia koła napędowego. Z chwilą kiedy prąd zostaje włączony, wciągając silne magnesy twornik do magneśnicy i koła zębate za



1) Rozrusznik z stożkowatym twornikiem Royce'a. 2) Smarowanie centralne podwozia pat. Renaulta. 3) Nowy system chłodnicy Bugattiego. 4) Mechanizm hamulczy Fiata. 5) Zawieszenie przedniej osi Coatalena. 6) Nowy typ głowicy Continental Motors Corp.

zębiają się. W momencie w którym silnik rusza następuje przełączenie rozrusznika na dynamówkę, przyczem sprężyna wciąga automatycznie twornik o postaci stożkowatej.

Stożkowata postać twornika, charakterystyczna w tym wynalazku, ma na celu zmienność siły pociągowej twornika, a co zatem idzie, łagodne zachodzenie trybika do koła zębatego. Dotąd przy podobnych konstrukcjach działo się to dzięki specjalnemu mechanizmowi do włączania, który w chwili włączania umożliwiał wytwarzanie się słabego prądu.

* * *

Nowy system centralnego olejenia podwozia samochodu opatentował Renault. Wynalazek jego polega na tym, że łączy on olejenie skrzynki biegów, dyferencjału czyli całego podwozia z olejeniem silnika. Pompka przeciska olej z karteru do skrzynki przekładniowej i tylnego mostu. Olejenie to odbywa się przez zwykłe naciśnięcie na pedał. Jest to dość oryginalny pomysł, który szybko powinien się zaszczepić i przyjąć w konstrukcji modelów seryjnych.

* * *

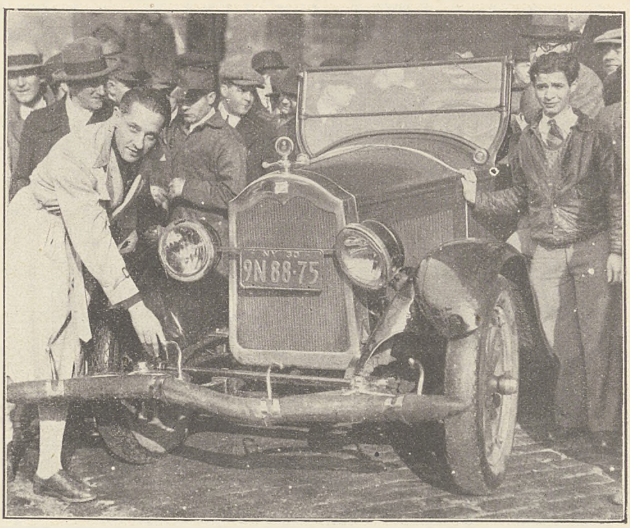
Ettore Bugati znowuż opatentował automatycznie działający zawór, zamykający chłodnicę. Składa się on z pływaka, który umieszczony jest w przedłużonych rurkach wzgl. przewodach chłodnicy. Zawór ten zupełnie nie przeszkadza dopływowi wody do chłodnicy, natomiast zamyka go automatycznie z chwilą, kiedy się ona znajduje na pewnym określonym poziomie. Najważniejszą rzeczą jest działanie zaworu pływaka na wypadek, gdyby się woda w chłodnicy miała zagotować. Jeżeli w danym wypadku otworzymy korek chłodnicy, wtedy wybuchająca para porywa za sobą wentyl pływaka, który automatycznie zamyka otwory w rurkach wzgl. przewodach chłodnicy i zapobiega wytryskiwaniu wody z tejże. Zachodzi tylko pytanie, czy chłodnica wytrzyma wzmagające się wówczas ciśnienie.

* * *

Ciekawy hydrauliczny system hamulców opatentowały zakłady Fiata w Turynie. Główny wał hamulczy jest przewiercony, jak również poszczególne dźwignie oraz drążki pociągowe, prowadzące do kół przednich i tylnych. Drążki hamulcze kończą się nie w zwykłych widełkach, lecz w małej główce, podobnej do cylindra i nurnika prasy hydraulicznej. Płyn wywierający ciśnienie zostaje przeciśnięty w normalny sposób zapomocą pompki ręcznej przez giętką rurkę do wału hamulczego, skąd dostaje się do głównych drążków hamulczych, które na skutek ciśnienia wywartego przez płyn rozstępują się i automatycznie nastawiają przy hamowaniu.

* * *

Oryginalne zawieszenie kół przednich rozwiązał R. Coatalen, inżynier konstruktor zakładów Sunbeam Motor Car., zawieszenie zresztą bardzo podobne do typu „Sizaire-Frères".



Gumowy zderzak F. C. Schleiffa, który dotąd, jak się okazało, dał jak najlepsze wyniki.

* * *

Continental Motors Corporation opatentowała nowy kształt głowicy cylindra, która zdaniem kół fachowych o całe niebo przewyższa wszystkie dotychczasowe konstrukcje. Główną jej cechą jest to, że komora kompresyjna posiada całkiem asymetryczny kształt, przez co gazy mogą wykonywać o wiele intensywniejsze ruchy wirowe. Świeca w tym układzie głowicy znajduje się prawie w środku między oboma zaworami.

Jeszcze legenda o „zbytku"?

Na marginesie projektu ustawy o „Funduszu Drogowym"

W ostatnim numerze naszego pisma wykazaliśmy, iż „Fundusz Drogowy", jako jednostronne obciążenie ruchu silnikowego jest w konstrukcji swej niesprawiedliwy, nie uwzględniając olbrzymiego zużycia dróg przez zaprzęgi konne, a składając cały ciężar na ruch mechaniczny. Obecnie pragnęlibyśmy zastanowić się nad rozkładem ciężaru podatkowego w grupie opłat od pojazdów mechanicznych i to na poszczególne kategorje pojazdów.

Jak już wywiedliśmy poprzednio, świadczenia funduszu drogowego nie są opłatą fiskalną, lecz pod każdym względem, jak już powiada sama nazwa, świadczeniem celowem, na konstrukcję i rekonstrukcję dróg. Wynika stąd wniosek, że świadczeniami temi winni być obciążeni ci podatnicy, którzy drogi te niszczą i to tem więcej, im więcej ich używają i zużywają. Z konstrukcji opłat widać, iż cel taki rzeczywiście twórcom projektu przyświecał, jednak widać to raczej z rozplanowania poszczególnych grup (opłaty, dochód od biletów autobusowych, grzywny, dotacja), niż z podziału ciężaru podatkowego na poszczególne kategorje wozów. Tam w całej pełni zaznaczyło się barokowe stanowisko XIX wieku, wszędzie już na świecie oddawna zlikwidowane, że samochód osobowy jest zbytkiem, za który trzeba płacić. Bo co przewiduje projekt? Za sto kilo wagi płacą rocznie: osobowe prywatne 40 względnie 50 zł, zarobkowe 50 zł, ciężarowe prywatne 25 względnie 35 zł, zarobkowe 35 względnie 45 zł.

Jakież tu uzasadnienie tego podziału? Skąd ta różnica? Zużycie drogi? Ochrona transportu towarowego? Zastanówmy się nieco nad tem.

Od czego zależy zużycie drogi przez poszczególny samochód? Od trzech czynników: wagi, rodzaju ogumienia i ilości przejechanych kilometrów. Ostatniego czynnika projekt nie uwzględnia wogóle, nie powiada również, czy obowiązujące obecnie w pewnych warunkach opłaty — rujnujące — od tonokilometra — (o tem osobno) będą nadal utrzymane. Drugi czynnik uwzględnia się tylko niesłychanie sumarycznie, postanawiając, że samochody o obręczach żelaznych płacą stawki dwukrotne. Dobre i to, choć dla naszych dróg byłoby lepiej, gdyby zakazano takich samochodów wogóle, jak to stało się w Niemczech. Natomiast co do ciężaru własnego wozu, to na zużycie drogi wpływa nietylko, jeżeli tak można powiedzieć, ciężar „fabryczny", t. zn. ciężar samej konstrukcji wraz z karoserją, lecz także ciężar zmienny; przy ciężarówkach również ciężar własny i ładunku przyczepki. Natomiast warto zaznaczyć, t. zw. efekt ssący kół, jak to już wspominaliśmy, jest mitem.

Z punktu widzenia celowości podatku na fundusz drogowy powinno być rzeczą obojętną, czy po nawierzchni szosy toczy się 1 000 kg maszyny z mąką, czy z ludźmi, bo przecież trudno przypuścić, aby w tej dziedzinie wyjątkowo kilogram żelaza był cięższy od kilogramu pierza. Również obojętnem jest dla szarego kamienia szosowego, czy przejeżdża po nim samochodem sam właściciel, czy też płacący za jazdę goście. Zróżniczkowanie stawek pod tym względem jest niczem absolutnie nieuzasadnione, póki oczywiście pozostajemy w ramach dyskusji rzeczowej. Chyba, że powiemy: masz bracie samochód i jeździsz nim wygodnie, palisz przytem grube cygara, to płać za to podatki. Legenda o zbytku wozu osobowego, oto właściwy motyw nieprzychylnego stanowiska ustawodawczego wobec samochodu osobowego prywatnego, motyw z kategorji tych, któremi za lat dziesięć będzie się karmić kiepskie anegdoty, tak jak dziś wspomina się stanowisko sfer „miarodajnych" wobec pierwszych projektów kolei żelaznych.

Możnaby jednak powiedzieć: nie samochody osobowe są upośledzone, lecz uprzywilejowuje się samochody użytkowe ze względu na ich doniosłe znaczenie dla życia gospodarczego. Tak? A z jakiej racji? Przecież dla świadczenia n o r m a l n e g o z tego zakresu, t. j. dla przewozu osób i towaru istnieje przedewszystkiem kolej z jej taryfami, unormowanemi na całą Polskę. Jeżeli mimo to pojazd silnikowy daje świadczenia gospodarczo l e p s z e, niż normalne (z czego oczywiście bardzo się cieszymy), to już przez to samo postawiony jest gospodarczo dobrze i uprzywilejowania żadnego nie potrzebuje, a w każdym razie nie na korzyść samochodu osobowego.

Opłaty typu przewidzianego należą już zasadniczo do opłat najmniej sprawiedliwych, dzięki swej sumaryczności. Opłata od wagi jest zawsze bardzo wątpliwa, bywa jednak stosowana ze względu na łatwość wymiaru, a więc ze względów technicznych. Jednak oznacza ona opodatkowanie maszyny w garażu, tak, że podatek trzebaby zapłacić nawet wówczas, gdyby samochód przez cały rok nie przebiegł ani metra po drodze publicznej. I tu ujawnia się znowu sumaryczność wymiaru podatku dla maszyn zarobkowych. Jest rzeczą jasną, że jeżeli ekonomiczność maszyny zależy tylko i wyłącznie od ilości przejechanych kilometrów, jak przy maszynach zarobkowych, to oczywiście maszyny te wykazują bez porównania więcej przebiegu rocznego, niż maszyny prywatne. Trudno wprawdzie o cyfry ścisłe, gdyż niema w tym kierunku statystyki, jednak można przyjąć, że samochód osobowy zarobkowy w Poznaniu przebiega rocznie około 60 000 kilometrów, intensywnie natomiast używany samochód osobowy prywatny tylko około 15 000, co oznacza: przy równem opodatkowaniu w kategorji 50 zł od 100 kilo wagi samochód osobowy prywatny obciążony jest po-

(Dokończenie na str. 13-tej.)

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Komisja sportowo-turystyczna Automobilklubu Wlkp. ustaliła regulamin wycieczek, który od 16. bm. obowiązuje wszystkich uczestników.

1. Uprzednie zgłoszenie na wycieczkę w Sekretarjacie A. W. jest pożądane, lecz nie obowiązuje i nastąpić może dopiero bezpośrednio przed odjazdem.

2. W wycieczce mogą brać udział wyłącznie członkowie A. W. i osoby wprowadzone przez członków A. W.

3. Wozy biorące udział w wycieczce udekorowane być winny godłami A. W. za wyjątkiem wozów wprowadzonych gości.

4. Wpisowe na pokrycie kosztów wycieczki wynosi zł. 3 od wozu.

5. Biorących udział w wycieczce obowiązuje bezwzględna punktualność odjazdu.

6. Każdorazowe spóźnienie pociąga za sobą nakładanie kar pieniężnych.

7. Uchylający się od uiszczenia nałożonych kar tracą prawo oficjalnego udziału t. zn. przez udział swój w wycieczce nie uzyskują żadnych punktów do nagrody rocznej.

8. Oficjalne uczestnictwo w wycieczce daje punkty do nagrody rocznej.

9. Wszystkich biorących udział w wycieczce obowiązuje bezwzględnie posłuszeństwo i stosowanie się do zleceń Komandora wycieczki.

10. W razie stawienia się przy odjeździe mniej niż 5 wozów — wycieczka do skutku nie dochodzi.

* * *

Największemi wiosennemi wyścigami samochodowemi będą zawody: „O wielką nagrodę Monaco“ i „Targa Florio“. Już od szeregu tygodni otwarto zgłoszenia do tych zawodów, które zapowiadają się sensacyjnie. I tak na liście zgłoszeń do zawodów o „Wielką nagrodę Monaka“ figuruje 20 głośnych nazwisk, m. in. Chiron (Bugatti), Williams (Bugatti), Dreyfus (Bugatti), Borzacchini (Maserati), Arcangeli (Maserati), von Stuck (Austro-Daimler), hr. Arco (Mercedes), Biondetti (Talbot), Caracciola (Mercedes-Benz), Stuber (Bugatti). Jak widać z powyższego zestawienia, w wyścigu tym zejdzie się elita kierowców Francji, Włoch, Niemiec i Szwajcarji. Ogółem jest reprezentowanych 9 państw. Wyścig odbędzie się dnia 6 kwietnia. Sensacją jego będzie walka drużyny Bugatti (Chiron — Williams — Bouriat) z przeciwnikami tej miary, jak Caracciola, Arco, Stuck, Campari Franche i inni.

* * *

Do wyścigu „Targa Florio“ przygotowuje się tak wszechstronnie wielki przemysł samochodowy Włoch, że trudno sobie wyobrazić, aby zwycięstwo mogło być wyrwane z rąk włoskich kierowców. W szczególności „Alfa Romeo“ czyni wszystko, aby tym razem zwyciężyć; silniejszą drużynę od tej, jaką wystawia ta firma, (t. j. Campari, Varzi, Ghersi i Nuvolari) trudno sobie wyobrazić. Oczywiście konkurencyjne firmy, jak Maserati i Bugatti nie pozostały w tyle. Ta ostatnia zapewniła sobie Chirona, Williamsa i Divo, którzy będą dobrze bronić barw Francji, Maserati zaś pozyskał dla tej imprezy Borzachiniego.

* * *

Dnia 6. b. m. ukończył rajd przez Saharę zespół czterech „Cottin-Desgouttes“, przybywszy do Algieru. Od reszty zespołów nadchodzą stale bardzo korzystne wieści. Do dnia dzisiejszego wycofał się z rajdu tylko jeden ze zgłoszonych 40 wozów.

* * *

Caracciola, znany kierowca firmy „Mercedes-Benz“, który początkowo odmówił wzięcia udziału w wyścigu o „Grand Prix“ Monaca, w ostatniej chwili zapisał się na listę uczestników tego swoistego wyścigu.

* * *

Słynnemu kierowcy angielskiemu Kaye Donowi, który zamierza na swym 4 000-konnym Sunbeamie pobić w Daytona Beach światowy rekord szybkości, po przybyciu do Nowego Jorku urządzono olbrzymią manifestację. Eskorta milicji miejskiej na motocyklach towarzyszyła mu przez ulice miasta do hotelu. Po krótkim pobycie w Nowym Jorku wyruszył on na swym samochodzie do Daytona, gdzie badał wybrzeże oraz jego zdatność do wyścigu. W ostatniej chwili dowiadujemy się, że podczas ostatnio podjętych prób osiągnął on 306 klm na godzinę i uważa za możliwe pobić w sprzyjających warunkach światowy rekord szybkości.

* * *

Do wyścigu włoskiego „Mille Miglia“ zgłosiło się dotąd 34 uczestników. Ostatnio wpłynęło zgłoszenie 3 wozów marki Bugatti, po jednym O. M., Fiat 505 i Amilcar.

* * *

Do Automobilklubu Palermo wpłynęło oficjalne zgłoszenie zespołu Bugattich. Alzacka firma wysyła na ten wyścig 4 wozy, któremi kierować będą Caberto, Conelli, Chiron, Diro i Williams. Poza ostatnim wszyscy jeźdźcy dobrze znają trasę, na której odbędzie się wyścig, przyczem Divo jest zwycięzcą dwóch ostatnich wyścigów oraz rekordowcem na tej trasie.

* * *

Automobilklub Triestu i Padwy organizuje od 6—23 kwietnia jazdę turystyczną z Triestu przez Wiedeń do Pragi. Uczestnicy zobowiązani są ściśle przestrzegać ustawy drogowej krajów, przez które będą przejeżdżać. Przewidzianych jest 5 etapów, a mianowicie: Triest — Klagenfurt, Klagenfurt — Wiedeń, Wiedeń — Praga, Praga — Salzburg i Salzburg — Triest. Długość tej trasy wynosi 1 808 klm; uczestnicy zobowiązani są jechać z przeciętną szybkością 31—50 klm.

* * *

Do europejskiego wyścigu o mistrzostwo górskie wcielono również w bieżącym roku angielski wyścig na Shelsley Hill. Automobilklub Wielkiej Brytanji ustalił dzień 13 lipca jako datę tego wyścigu. Trasa wynosi równy kilometr i wykazuje wzniesienia do 18%

* * *

Niemiecki Automobilklub organizuje w dniach od 3 do 20 lipca r. b. rajd samochodowy o charakterze międzynarodowym niebywałych wprost rozmiarów, bo na dystansie przeszło 10000 kilometrów. Rajd obejmuje całe Niemcy i całą niemal wschodnią Europę. Rajd przechodzi również i przez Polskę.

Trasa jego przechodzi przez następujące większe miasta: Berlin — Szczecin — Bremę — Duesseldorf — Frankfurt n/M. — Freiburg — Stuttgart — Monachjum — Villach — Karlovac — Ragowa — Białogród — Budapeszt — Temeszwar — Bukareszt — Cluj — Budapeszt — Wiedeń — Norymberga — Praga — Wrocław — Łódź — Warszawa — Wilno — Dynaburg — Ryga — Królewiec — Malborg — Berlin.

Organizacją przejazdu przez Polskę zajmie się Automobilklub Polski w Warszawie.

* * *

Doroczny wyścig motocyklowy o Tourist Trophy na wyspie Han odbędzie się w b. r, 16, 18 i 20 czerwca. Trasa wynosi 65 klm, którą trzeba przebyć 7 razy, że ogółem wyścig odbędzie się na przestrzeni 425 klm. Maszyny podzielono na trzy kategorje do 250 ccm, do 350 ccm i do 500 ccm. Wpisowe wynosi 33 funty szterlingów. Pierwsza premja wynosi 200 funtów. Za ukończenie wyścigu w minimalnie przepisanym czasie, otrzymują zawodnicy 10 funtów. W odróżnieniu od innych lat, zdecydowano się obecnie na start masowy. Miejsca na starcie zostaną wylosowane.

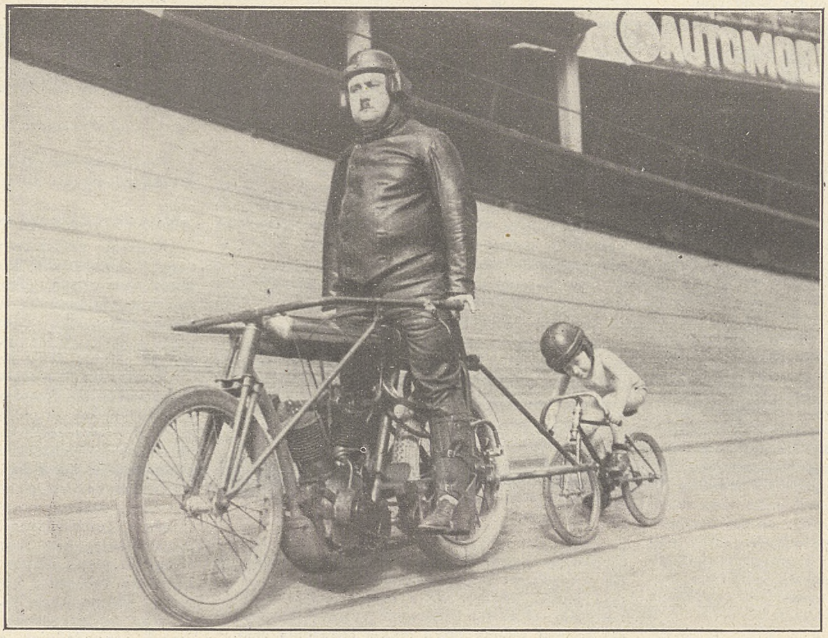
* * *

III-ci krajowy konkurs awjonetek, zamierzany pierwotnie w maju br. odbędzie się w czasie od 3 do 15 września b. r. Zawody te urządza Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, całkowita zaś kontrola sportowa spoczywać będzie w rękach Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Już obecnie ustalone zostały warunki tego konkursu. Warunki te przewidują, iż do konkursu dopuszczone będą awjonetki konstrukcji krajowej wszystkich czterech kategoryj, według klasyfikacyj F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale), a mianowicie: pierwsza i druga kategorja — najmniej dwumiejscowe o ciężarze własnym do 280 kg. w II-ej i od 280 do 400 kg. w I-ej kategorji, trzecia i czwarta kategorja — jednomiejscowe o ciężarze własnym do 200 kg. w IV-ej i od 200 do 350 kg. w III-ej kategorji. Udział poza konkursem nie będzie dopuszczony.

Wyniki obliczone będą na podstawie ilości punktów zdobytych w poszczególnych konkurencjach, a mianowicie:

1) Za próbę krótkości startu maks. 60 pkt.
2) Za lot na wysokość maks. 100 punktów.



Niech ćwiczy się. kto chce zostać mistrzem! Czteroletni Jacek Gache rozpoczyna pod umiejętnem kierownictwem swego trenera, trening kolarski, by w przyszłości wyrosnąć na światową sławę.

3) Za szybkość, osiągniętą w obwodzie zamkniętym, 500 punktów. Próba szybkości polegać będzie na pięciokrotnem przebyciu obwodu: Warszawa — Raszyn — Piaseczno — Warszawa.

4) Za lot okrężny 400 punktów. Lot okrężny odbędzie się w dniach od 9 do 14 września. W roku bieżącym poraz pierwszy wprowadza się do krajowego konkursu awjonetek lot okrężny. Trasa tego lotu przechodzić będzie przez wszystkie niemal województwa i podzielona zostaje na sześć etapów dziennych, a mianowicie: pierwszy dzień: Warszawa — Brześć n. B. — Grodno — Lida — Wilno; drugi dzień: Wilno — Mołodeczno — Słonim — Biała Podlaska; trzeci dzień: Biała Podlaska — Zamość — Łuck — Lwów; czwarty dzień: Lwów — Lublin — Kraków; piąty dzień: Kraków — Katowice — Częstochowa — Łódź — Poznań i szósty dzień: Poznań — Grudziądz — Toruń — Warszawa. Na wszystkich lotniskach, wymienionych w trasie, obowiązuje lądowanie. Długość całej trasy wynosi około 2700 klm.

5) Za walory techniczne maks. 100 punktów.

6) Za wyekwipowanie (spadochrony, urządzenia przeciwpożarowe, rozrusznik, podwójne stery itd.) maks. 200 punktów.

7) Za demontaż maks. 40 punktów.

Maksymalnie osiągalna ilość punktów we wszystkich próbach wynosi 1500. Dla odbycia się konkursu wymagane jest zgłoszenie najmniej pięciu zawodników. Termin zgłoszeń upływa dnia 10 sierpnia br. Zgłoszone awjonetki podzielone będą na dwie grupy, a mianowicie: pierwsza grupa obejmie awjonetki I-ej i III-ej kat., druga grupa — awjonetki II-ej i IV-ej kategorji. Każda z grup klasyfikowana będzie oddzielnie. Dla każdej grupy wyznaczone są następujące nagrody pieniężne, które zdobywa awjonetka: pierwsza nagroda 6 000 zł, druga — 4 000 zł, trzecia — 3 000 zł i czwarta — 2 000 zł. Poza tem spodziewać się należy, iż ufundowane będą liczne nagrody lokalne.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

WARSZAWA. (Wypadki samochodowe z jednego dnia). Niedziela, dnia 23 bm. zaznaczyła się niezwykłemi wypadkami samochodowemi, spowodowanemi zbyt szybką jazdą, lub pijaństwem kierowców. Około godz. 8 m. 30 kierowca Michał Banasiewicz, będąc pijany, jechał ul. Królewską w stronę Krak. Przedmieścia. Po drodze skręcił tak niefortunnie, że wjechał na chodnik przed wejściem do gmachu sądu wojskowego na pl. Marszałka Piłsudskiego i złamał drzewko. Następnie zwiększył szybkość, objechał plac wokoło i znowu przyjechał na to samo miejsce. Policjanci pogonili za pijanym sprawcą wypadku. Tymczasem Banasiewicz umknął na Krak. Przedmieście i Nowy Świat. Przy zbiegu ul. Chmielnej kierowca znowu wjechał na chodnik, przewrócił strzałkę do ruchu jednostronnego i uderzył o mur domu, omal nie wjeżdżając w wystawę apteki Marjana Malinowskiego. Ścigający policjanci zatrzymali sprawcę tej karygodnej jazdy i przyprowadzili do 10-go komisarjatu. Zatrzymanemu odebrano prawo jazdy, uszkodzony zaś samochód zwrócono właścicielowi.

O godz. 9 m. 30 ul. Tamka w kierunku Solca jechał z nadmierną szybkością samochód, jak się okazało, prowadzony przez kierowcę Wiktora Marchlika, który również był pijany. Po przejechaniu ul. Tamki, samochód jechał w dalszym ciągu prosto i — byłby wjechał do Wisły, gdyby nie kupa żwiru i piasku, w którą auto zaryło się i wywróciło na bok. Pasażerowie wyszli bez szwanku. Kierowcy odebrano prawo jazdy.

Wreszcie trzeci wypadek zdarzył się o godz. 14-tej, Ul. Marszałka Focha w kierunku Trębackiej jechała karetka pogotowia Kasy Chorych nr. 24 716, prowadzona przez kierowcę Stanisława Sękowskiego. Kierowca skręcił tak niefortunnie, że wjechał na chodnik przy ul. Trębackiej 11, wywrócił budkę z papierosami. W budce była pomocnica właściciela-inwalidy. Budka wraz z nią przygniotła post. 12-go komisarjatu, Jana Bagińskiego, który wówczas kupował zapałki. Samochód zatrzymał się o mur i omal nie wpadł w wystawę restauracji „Bar Wiedeński". Liczni przechodnie oraz służba baru pośpieszyli z pomocą ofiarom wypadku. Okazało się, że Nowakowska wyszła bez szwanku, policjant zaś doznał potłuczenia lewej nogi i czoła. Poszwankowanego policjanta opatrzono w ambulatorjum Pogotowia, a szoferem zajęła się policja.

Jak na jeden dzień, to troszeczkę za dużo!

WIELUŃ. (Pociąg zderza się z autobusem). W czwartek ub. tygodnia zdążał z Kępna do Wielunia autobus, w którym jechała wycieczka krajoznawcza złożona z dwunastu oficerów D. O. K. Łódź. Wskutek poślizgu na rozmokłej szosie autobus wpadł na zamkniętą rampę kolejową, złamał ją, przyczem część rampy wtłoczyła się w ścianę autobusu, który skręcił w kierunku toru kolejowego. Prawie równocześnie nadjechał pociąg towarowy od strony Łodzi. Parowóz uderzył o karoserję, która odpadła od podwozia i spadła z nasypu, grzebiąc pod sobą pasażerów i szofera.

Po zatrzymaniu pociągu służba kolejowa wydobyła z pod szczątków autobusu rannego szofera oraz płk. Przedżymirskiego. Reszta pasażerów odniosła lżejsze obrażenia. W Wieluniu udzielono wszystkim pomocy lekarskiej, poczem w innym autobusie kontynuowali wycieczkę.

Jest to nowy dowód, jak ostrożnie trzeba prowadzić wóz na śliskiej szosie i być przygotowanym na wszelkie ewentualności.

KOSTRZYN. (Zderzenie się dwóch samochodów na szosie). Na szosie pomiędzy Paczkowem a Kostrzynem wydarzyła się onegdaj poważna katastrofa samochodowa.

Wymijając furmankę, wpadł samochód prof. dr. Kasznicy PZ 44 892 na wóz ciężarowy Jana Błachajczaka z Pobiedzisk PZ 10 688. Skutkiem zderzenia obydwa samochody zostały uszkodzone. Ludzie wyszli szczęśliwym trafem z katastrofy bez szwanku.

PARYŻ. (Wypadek samochodowy Wacława Sieroszewskiego). Wacław Sieroszewski uległ tutaj wypadkowi samochodowemu. Samochód, którym jechał, zderzył się z innym samochodem z taką siłą, iż został całkowicie rozbity. Sieroszewski odniósł jednak tylko lekkie obrażenia ręki.

PARYŻ. (Samochód ciężarowy rozbija wózek jednokonny). W okolicy Montauban zderzył się jednokonny wózek z samochodem ciężarowym. W wózku znajdowało się dwóch wieśniaków. Gdy koń usłyszał turkot, stanął dęba i wpadł prosto na samochód. Zderzenie było tak silne, że chłop — właściciel wózka — poniósł śmierć na miejscu. Głowa jego została oddzielona od ciała. Również ojciec jego odniósł niezwykle ciężkie obrażenia. Szofer samochodu na widok zmiażdżonych ciał dwóch wieśniaków postradał zmysły.

TRIPOLIS. (Tragiczny wyścig samochodowy.) Znany włoski automobilista Brilli-Peri padł ofiarą katastrofy w czasie zawodów o wielką nagrodę Tripolisu. Mianowicie w szóstej rundzie Brilli-Peri osiągając szybkość 180 klm na godzinę, stracił panowanie nad wozem. Po kilku sekundach wóz się przewrócił, grzebiąc pod sobą kierowcę, który z powodu zawrotnej szybkości poniósł śmierć na miejscu.

Z kół czytelników

Otrzymujemy jako odpowiedź na nasze wezwanie w numerze 17, str. 13 liczne głosy. M. in. cytujemy list pana Dr. S. K. ze Lwowa z dnia 22 lutego br.

...Na końcu w sprawie ankiety WPanów donoszę, że pismo Ich jest faktycznie bardzo cenne i niezwykle wiele można skorzystać czytając je. Dział prawny i wypadków specjalnie jest cenny, każdy automobilista może się na tych przykładach wiele nauczyć. Zdanie powyższe nietylko jest moje osobiste: pismo Panów wykładam w poczekalni i bywa ono bardzo chętnie czytywane przez czekających pacjentów i od nich właśnie słyszę te pochlebne dla pisma uwagi. Wypada tylko żałować, że nie jest ono odpowiednio reklamowane, mało kto poprostu u nas wie, że pismo to istnieje.

Np. ja sam dowiedziałem się o nim dopiero na P. W. K., otrzymawszy jeden numer okazowy.

Orygínały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Z WARSZAWY

Statystyka ruchu kołowego w stolicy

W dniu 1 stycznia 1926 r. krążyło w Warszawie 3 638 samochodów, na dzień 1 stycznia 1928 r. — 5 469, na 1 stycznia r. b. — 9 209 samochodów. Na dzień 1 stycznia 1926 r. wozów było (wraz z dorożkami) 6 844, a z początkiem 1928 r. 6 065. Na dzień 1 stycznia r. b. zarejestrowano 6 070 wozów.

Przeciętny wzrost ruchu kołowego na ulicach Warszawy wynosi 10 proc. rocznie.

Odpowiedzialność właścicieli samochodów

Kontrola policyjna wykazuje stale, że taksówkami i autobusami kierują albo nieposiadający wcale praw jazdy, albo też t. zw. „zielone" prawa, uprawniające do kierowania tylko samochodami prywatnemi. Stanowi to przekroczenie przepisów o ruchu drogowym, które jest karane włącznie do cofania praw jazdy.

Karom ulega nietylko kierujący pojazdem mechanicznym, ale również jego właściciel, który jest odpowiedzialny za posiadanie przez kierowcę właściwego prawa jazdy oraz za to, aby jego samochód nie był uruchamiany przez osobę do tego niepowołaną. Winni karani są grzywną do 1 000 zł.

Niektórzy właściciele, szczególnie taksówek, nie zdają sobie sprawy z ciążącej na nich z tego tytułu odpowiedzialności i 1) nie dość dokładnie zabezpieczają swe samochody przed uruchomieniem ich przez niepowołanych (przez służbę pomocniczą, lub osoby trzecie), przez co również narażają się na kradzież, lub rozbicie samochodu. 2) albo też przyjmują na kierowców nieposiadających odpowiednich, a więc „czerwonych" praw jazdy. Dzieje się to szczególnie w nocy, gdy licza na słabszą kontrolę.

Władze administracyjne walczą z temi i dlatego też kontrola nocna będzie wzmocniona.

Uruchomienie nowych linij autobusowych w stolicy

Zarząd miasta kończy rokowania o uruchomienie szeregu linij autobusowych w Warszawie. Według ogólnej dyrektywy mają być przedewszystkiem uruchomione linje, łączące centrum miasta z przedmieściami, które wykazują największą ruchliwość budowlaną i stały zwiększający się przyrost zaludnienia. Przedewszystkiem otrzymać ma połączenie Marymont z Żoliborzem, Mokotów, Grochów, Wilanów, Czerniaków. Wyłoniły się trudności na tle przebudowy bruków, gdyż autobusy powinny kursować po szosach asfaltowych. Przebudowa szos na asfaltowe napotyka na trudności, ze względu na to, że na przedmieściach niema jeszcze kanalizacji ulicznej, wykonanie więc drogi asfaltowej jest w tem stadjum niemożliwe. Znaleziono jednak wyjście pośrednie, mianowicie technicy zaproponowali ułożenie pasów asfaltowych wśród bruku kostkowego, aby ułatwić jaknajszybsze wprowadzenie komunikacji autobusowej na przedmieściach.

Według opinji sfer miejskich, do ukończenia układu z konsorcjum francuskiem w sprawie dostawy autobusów jest już bardzo blisko i jeszcze w tym roku nastąpiłoby uruchomienie kilku najważniejszych połączeń autobusowych przedmieść z centrum miasta.

Pierwszy konkurs samochodowy na zużycie paliwa

W dniu 4 maja rb. na szlaku Warszawa — Kazimierz nad Wisłą odbędzie się I konkurs samochodowy na zużycie paliwa.

Z KRAJU

Badania psychotechniczne kierowców

Zwiększający się stale ruch samochodowy wymaga kierowców o odpowiednich kwalifikacjach, nie posiadających wad organicznych.

Jako uzupełnienie dokonywanych dotąd badań lekarskich stanu zdrowia kierowców wprowadza obecnie Min. Robót Publicznych badania psychotechniczne na specjalnych aparatach, przystosowanych do badań kierowców samochodowych.

Badaniom tym będą poddawani przedewszystkiem kierowcy, ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego tj. dorożek i autobusów, a pozatem w niektórych wypadkach również i kandydaci na zwykłych kierowców.

Poddawanie badaniom psychotechnicznym wszystkich kierowców, tj. także tych, którzy już posiadają pozwolenia na prowadzenie samochodów, nie jest przewidywane i będzie stosowane tylko w sporadycznych wypadkach o ile zajdą uzasadnione wątpliwości co do zdolności danego kierowcy.

Lepiej późno niż wcale!

Automobilklub Polski rozwija ostatnio intensywną działalność w kierunku normowania stosunków automobilowych na ziemiach polskich. I tak w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych ustanowione będą punkty ratunkowe, służące pomocą automobilistom. Na punktach tych, mieszczących się u każdego drogowego, znajdować się będą specjalne apteczki, przepisane przez Polski Czerwony Krzyż.

Postanowiono również ustawiać przy wjeździe do miast specjalne tablice orjentacyjne, zawierające mapę danej miejscowości, oraz spis instytucyj potrzebnych kierowcom automobilowym.

Ilość znaków orjentacyjnych na szosach, podwyższono do 6000, zamiast 4000, znajdujących się obecnie w użytku.

Powyższe znaki orjentacyjne ukażą się przy wybitnym współudziale firmy Standard-Nobel.

Kontrola samochodów na drogach publicznych

Ministerstwo Robót Publicznych przystępuje do organizowania kontrolerów ruchu samochodowego na szosach.

Kontrola ruchu jest obecnie w rękach policji, która patroluje drogi i czuwa, aby samochody dostosowywały się do obowiązujących przepisów

o ruchu na drogach. Jednak ustawa o policji państwowej, dążąca do odciążenia policji, nie przewiduje tego obowiązku, ograniczając jej rolę do czuwania nad bezpieczeństwem w prymitywnem tego słowa znaczeniu. Kontrola ruchu samochodowego ma się znajdować w ręku dyrekcyj robót publicznych, które powinny mieć specjalny personel, patrolujący drogi i szosy. W tym kierunku pójdzie zarządzenie Ministerstwa. Ustalony będzie zakres kompetencji kontrolera, jego obowiązki, umundurowanie. Kontrolerzy krążyć będą na motocyklach, które będą dla nich kupione. Policja współdziałać będzie z kontrolerami ruchu.

Tylko 15 klm.

Katowice były w ubiegłym tygodniu widownią oryginalnej demonstracji szoferów. Komenda policji, ze względu na liczne nieszczęśliwe wypadki, wydała rozporządzenie, mocą którego szoferzy będą karani za szybką jazdę doraźnemi grzywnami. Szybkość jazdy na terenie Katowic ma wynosić tylko 15 klm. na godzinę.

Szoferzy z powodu tego rozporządzenia rozlepili po mieście nalepki z napisem: „Tylko 15 klm.". Poza tem urządzili demonstracyjną jazdę, gromadnie po ulicach miasta w bardzo powolnem tempie. Samochody jeździły wczoraj przez kilka godzin w tempie powolniejszem aniżeli piesza publiczność. Na samochodach widniały napisy: „Tylko 15 klm.". Całe szeregi samochodów jeździły po mieście, jak za pogrzebem.

Zobaczymy, jak w najbliższej przyszłości ruch samochodowy będzie uregulowany. Jest on bardzo znaczny w Katowicach, albowiem w ciągu dnia przez rynek katowicki przejeżdża około 7000 różnych samochodów i furmanek.

O dojazd do uzdrowisk na Podkarpaciu

Szereg uzdrowisk na Podkarpaciu zwróciło się do okręgowej dyrekcji robót publicznych w Krakowie o jak najrychlejsze rozpoczęcie naprawy szos, prowadzących do tych miejscowości, do których w sezonie dojeżdża wiele osób samochodami i autobusami. Najbardziej pod tym względem upośledzoną jest Szczawnica; szosa od Nowego Targu przez malowniczy Czorsztyn jest doszczętnie zrujnowana.

Nawet uzdrowiska, posiadające dojazd kolejowy, cieszą się latem wielką frekwencją przyjezdnych automobilistów. W szczególnem położeniu znajduje się Krynica: linja kolejowa od Grybowa tworzy wielki łuk ku zachodowi i prowadzi szlakiem w stosunku do szosy Grybów — Krynica blisko 3 razy dłuższym. Że przytem pociąg, nawet „pospieszny" wlecze się tu bardzo wolno, wiele osób, zwłaszcza nieposiadających wielkich bagaży, wysiada w Grybowie i jedzie dalej autobusem lub końmi, stając w Krynicy (nawet jadąc końmi) znacznie wcześniej przed pociągiem.

Niestety, i ta szosa wymaga gwałtownej naprawy.

Z ZAGRANICY

Strzałki kierunkowe dla tramwajów

Niemieckie kluby automobilowe wystąpiły w kierunku władz powołanych z uzasadnionem żądaniem, aby w interesie bezpieczeństwa ruchu ulicznego wszystkie wozy tramwajowe tak motorowe, jak i przyczepne, były zaopatrzone w strzałki kierunkowe.

Inowacja ta natrafiła początkowo na przeszkody natury technicznej, które w ostatnich czasach usunięto, tak, że wszystkie wozy tramwajowe w Berlinie mają być w najbliższym czasie opatrzone w tego rodzaju strzałki.

Ilość samochodów w Niemczech

Olbrzymi wzrost trakcji motorowej w Niemczech uzmysławiają najlepiej cyfry. W roku 1914 liczyły Niemcy ogółem 84.682 samochody, w r. 1922 już 293.032 wozów. W roku ubiegłym liczba kursujących w Rzeszy wozów przekroczyła miljon.

W ostatniej chwili

przypominamy, że kto nie odnowił jeszcze przedpłaty ilustrowanego tygodnika „Samochód" na

II. kwartał 1930 r.

niech to uczyni niezwłocznie. Kto nie zamówi zaraz, może się narazić na opóźnione dostarczenie pierwszego numeru w nowym kwartale.

Przedpłata już z dostawą do domu wynosi

kwartalnie tylko 3,79 zł
miesięcznie „ 1,30 „

Komunikacja autobusowa zagranicą

Powrócił z podróży do Niemiec i Holandji podsekretarz stanu w ministerstwie komunikacji, inż. Witold Czapski, który w towarzystwie inż. Madeyskiego badał stosunki, panujące w wymienionych krajach na polu konkurencji, lub współpracy komunikacji autobusowej z komunikacją kolejową. P. Czapski przekonał się, że, jakkolwiek przedsiębiorstwa autobusowe niejednokrotnie są dla kolejnictwa bardzo poważnym konkurentem, jednak naogół widoczna jest harmonja i współpraca autobusów i kolei. Przedsiębiorstwa autobusowe są instytucjami silnemi, które w zakresie swej działalności służą interesom ogólnym i na tym terenie porozumienie między niemi a zarządami kolejowemi jest zawsze osiągane. Zdrowa konkurencja tych przedsiębiorstw jest bodźcem dla zarządów kolejowych do doskonalenia swej komunikacji, to też tak w Niemczech, jak i w Holandji można stwierdzić wzrost ruchu wozów motorowych na linjach kolejowych.

Flota handlowa amerykańskich fabryk samochodów

Jak donoszą z Ameryki, postanowił szereg amerykańskich fabryk samochodów stworzyć własną flotę handlową dla eksportu samochodów do Europy. Potrzebne okręty zostały już nabyte i obecnie dokonuje się koniecznej przebudowy i przystosowania do transportu samochodów. Prócz miejsc na samochody statki będą posiadały wielką halę warsztatową, zaopatrzoną w wszelkie podręczne maszyny i zbiór narzędzi.

Jak pracuje milicja drogowa

W r. 1928 uruchomiono na drogach Italji specjalną milicję, mającą czuwać nad porządkiem na drogach publicznych. Rozporządza ona dziś 110 pojazdami mechanicznemi. Załoga składa się z 32 oficerów, 427 podoficerów i licznej rzeszy szeregowych. Ilość wypadków na szosach włoskich zmniejszyła się znacznie, od czasu zaprowadzenia milicji. W kilkuset wypadkach w czasie 2 lat swego istnienia, służyła prócz tego milicja pomocą przy wypadkach, reparacjach, transporcie rannych, dostarczaniu wody i paliwa etc.

Samochody w Watykanie

Proboszcz watykański, ojciec Augustyn Ruelle, poblogosławił uroczyście nowe automobile, nabyte przez Stolicę Apostolską dla potrzeb Citta del Vaticano. Obecnie Ojciec św. posiada własne trzy samochody, podarowane mu przez medjolańczyków i przez przedstawicieli fabryk samochodowych. Gubernator Watykanu, komandor Serafini, ma do dyspozycji pięć samochodów. Prócz tego kardynałowie, przebywający w Watykanie, jak np. kardynał sekretarz stanu Pacelli, posiadają własne samochody. Siedmiu szoferów wchodzi w skład służby niższej w pałacach apostolskich.

Zagadnienia komunikacji w Lidze Narodów

W ostatnich dniach odbyło się w Genewie posiedzenie komisji komunikacji i tranzytu przy Lidze Narodów, pod przewodnictwem dr. Herolda. Rozpatrywano następujące punkty: międzynarodową jednolitą regulację ruchu ulicznego, zagadnienia komunikacji okrętowej, oraz sprawę kompetencji komisji na wypadek międzynarodowego zatargu zbrojnego.

Z literatury fachowej

Nakładem Deutsche Motor-Zeitung-Verlag w Dreźnie, ukazała się broszura H. Biegera o najnowszych próbach wytrzymałości gum (opon i dętek) na torze wyścigowym, na szosie oraz na specjalnej maszynie. W niezmiernie interesujący i fachowy sposób omawia autor najpierw przyczyny przedwczesnego zniszczenia opon, za które uważa zły stan drogi, szybkie ruszanie z miejsca i gwałtowne hamowanie, nieumiejętne kierowanie oraz niekorzystną pogodę.

W dalszym ciągu znajdujemy w dziełku ciekawy opis prób, dokonywanych w ostatnim czasie przez niemiecką fabrykę opon Phoenix. Najpierw zakładano na koła normalnego samochodu cztery opony różnych marek i puszczano go na torze wyścigowym Nuerburg tak długo, aż się zdarła zewnętrzna powłoka płótna gumowego. Była to swego rodzaju jazda „non-stop". Następnie nadniszczoną silnie oponę umieszczano na specjalnej maszynie, gdzie pod ściśle kontrolowanem ciśnieniem i obciążeniem niszczono ją do końca. Próbę wstrzymano z chwilą, gdy zaczęło uchodzić powietrze. Doświadczeniami kierował prof. dr. H. Kluge z politechniki w Karlsruhe.

Komunikaty M. W. K. T.

Imponujący Salon Samochodowy na M. W. K. T.

Po zajęciu przychylnego stanowiska ze strony Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych wobec Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu, przystąpiono do organizowania wielkiego Salonu Samochodowego na M. W. K. T.

Powołano już, przy współudziale Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych, zarząd wystawowej grupy samochodowej, na której czele stanął p. prezes Stanisław Sierszyński.

Obecnie zgłoszenia wystawców samochodowych napływają do Dyrekcji M. W. K. T. masowo ze strony najpoważniejszych firm samochodowych europejskich i amerykańskich.

Przez austrjackie, czeskie, francuskie, włoskie, belgijskie, angielskie, niemieckie i amerykańskie fabryki samochodów i motocykli dotychczas już zadeklarowano zajęcie na M. W. K. T. przeszło 6 000 m².

Komunikat Konsulatu Republiki Czechosłowackiej

Rząd Republiki Czechosłowackiej zdecydował się ratyfikować jeszcze na wiosnę br. bez zastrzeżeń Międzynarodową Umowę o jeździe samochodami z 1926 r. a równocześnie wprowadzić w życie nową czechosłowacką ustawę samochodową, ażeby w ten sposób odnośne formalności, jak i przepisy drogowe były jednolite z przepisami w państwach zachodnio-europejskich i nie były powodem ewtl. trudności dla zagranicznych automobilistów.

Do Komisji Sędziowskiej uchwalono zaprosić pp. Wiktora hr. Szołdrskiego, inż. radcę Tramplera, inż. Maćkowiaka, dyr. Nestrypkę, red. Herniczka i mec. Smolińskiego.

Przypomina się pp. członkom, że termin zgłoszeń do „Jazdy Pętlicowej" A. W. upływa 3 kwietnia rb. o godz. 18.

Z Komisji Turystycznej

W dniu 24 marca rb. odbyła Komisja Turystyczna swoje posiedzenie, na którem omawiano szereg spraw. M. in. referował p. Linke o sprawach turystycznych, które były przedmiotem obrad na Zjeździe M. K. A. dnia 15 marca w Warszawie. Następnie zajmowano się sprawą wydania rocznika automobilowego na rok 1930 przez Tow. Wydawnictw Sam. w Poznaniu. Uznano pożyteczność takiego rocznika i zgodzono się na współpracę, którą powierzono osobnej komisji redakcyjnej w osobach pp. Piątkowskiego, por. Kosińskiego i Szulczyńskiego.

W dalszym ciągu przeprowadzono studja map samochodowych i zgodzono się na współpracę w korekturze mapy samochodowej województwa poznańskiego i pomorskiego wydawanej przez f-mę Ravenstein. W sprawie Przewodnika Automobilowego po Polsce podniesiono szereg życzeń, które winny być uwzględnione w nowym nakładzie.

Loterja fantowa A. W.

W dniu 24. 3. br. odbyło się o godz. 12,30 publiczne ciągnienie loterji fantowej A. W. w obecności przedstawicieli Zarządu i Komisji Gospodarczej A. W. oraz szeregu innych osób. Ciągnienie dało następujący wynik:

Dwie główne wygrane i to: nr. 1 — gramofon szafkowy, padł na los nr. 380, nabyty przez dyrekcję P. K. E. — nr. 2 — radjoaparat na los nr. 66, nabyty przez p. Matuszewicza.

Prócz tego wylosowano cały szereg cennych przedmiotów. Dalsze wygrane padły na nr. nr.: 493, 144, 344, 357, 419, 307, 451, 27, 424, 152, 252, 234, 339, 329, 185, 226, 108, 410, 142, 55, 62, 294, 75, 299, 230, 123, 69, 377, 194 48 i 107.

Wygrane należy odebrać do dnia 10 kwietnia 1930 r. w Sekretarjacie A. W. przy ul. Kantaka 1 w godzinach urzędowych, tj. od 9 do 18 za zwrotem biletu. Wszystkim Paniom i Panom z Komisji Gospodarczej A. W. oraz pp. członkom, którzy się w wydatny sposób przyczynili do urządzenia i przeprowadzeniem loterji fantowej składamy serdeczne podziękowanie.

*

Wydział Powiatowy w Kościanie donosi nam, że z powodu rozpoczęcia dalszych prac przy przy budowie szosy Gryżyna — Zgliniec zamyka niniejszem dla ruchu kołowego, aż do ukończenia tychże prac, odcinek traktu powiatowego Gryżyna — Zgliniec od lasu Losówko — do wsi Dębiec Nowy.

Na czas zamknięcia wyznacza się przejazd Gryżyna — Osiel — Dębiec Nowy.

Jeszcze legenda o „zbytku"?

(Dokończenie ze str. 8-ej.)

datkiem czterokrotnie większym od samochodu zarobkowego.

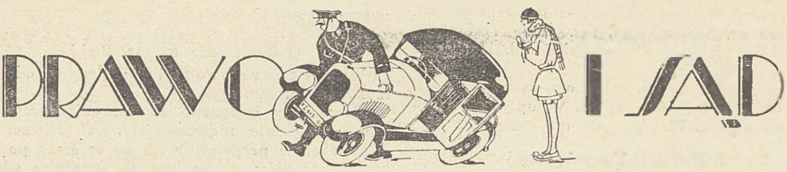
Samochody ciężarowe są uprzywilejowane w sposób zupełnie niezrozumiały. W Niemczech gdzie obecnie przystępuje się do reformy podatku od pojazdów mechanicznych, uważając odnośne przepisy za przestarzałe, samochody ciężarowe płacą mniejwięcej trzykrotną stawkę samochodów osobowych, a mimo to opinja powszechna uważa, że jest tu dysproporcja na korzyść ciężarówek. U nas ciężarówka prywatna zrównana jest z samochodem osobowym dopiero wówczas, jeżeli chodzi na obręczach żelaznych, a zresztą płaci tylko stawki, wynoszące 50—80 proc. stawek samochodów osobowych. Nie ulega zaś wątpliwości, iż wpływ jej na nawierzchnię szosy jest znacznie większy, niż u samochodu osobowego. Jak już wspominaliśmy poprzednio, wahania nacisku dynamicznego przez uderzenia kół o powierzchnię przy ogumieniu pełnem dochodzą do czterokrotnej siły wagi własnej pojazdu, podczas gdy u samochodu osobowego przy ogumieniu balonowem wynoszą tylko około 15 proc. ponad wagę. Jeżeli przyjmiemy średnią wagę samochodu osobowego na 1300 kg, to najwyższy nacisk, przez samochody te wywierany w postaci uderzeń kół nie przekracza 1500 kg. Jeżeli weźmiemy ciężarówkę 10 t. o gumach pełnych i o przeciętnej wadze 6000 kg, z ładunkiem 10 000 kg, to nacisk wywołany, wyniesie przeszło 60 000 kg, a więc czterdzieści przeszło razy więcej, niż przy samochodach osobowych. I z tego powodu mają samochody te być uprzywilejowane w stosunku do wozów osobowych? Gdzież tu elementarna choćby sprawiedliwość. A co tu zgoła powiedzieć o samochodach z obręczami żelaznemi, którym podwyższono heroicznie stawki o 100 procent, a więc do wysokości stawek samochodów prywatnych?

Rozłożenie podatku na poszczególne wozy jest więc z gruntu fałszywe, bo najzupełniej dowolne. Jeżeli mamy płacić na jakiś cel, to my sami, automobiliści, domagamy się, aby płacił „każdy za siebie", to znaczy, aby w stosunku do innych płacił tyle, ile na niego wypada „po sprawiedliwości", a więc w stosunku do rzeczywistego, względnie do przybliżonego zużycia drogi.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Z komisji Techniczno-Sportowej

Na ostatniem zebraniu Komisji Tech.-Sportowej uchwalono obniżyć wpisowe na Jazdę Pętlicową A. W. w dniu 6. 4. rb. z zł. 50 na zł. 30. Poza tem uchwalono skład kierownictwa „Jazdy Pętlicowej" A. W. Na komandora poproszono p. majora Srockiego, na wicekomandorów pp. Chrzanowskiego, Paszkiewicza i kpt. Sierodzkiego.



Motojuristica

Anglja, kraj dobrych samochodów, idealnych szos i dziwacznego wymiaru sprawiedliwości przystępuje do reformy swego ustawodawstwa samochodowego. Dotychczasowe przepisy angielskie odznaczają się niepraktykowanym — chyba poza jedynemi Stanami Zjednoczonemi i to też tylko częściowo — liberalizmem w ujęciu całokształtu, a wysokiemi karami za przekroczenia przepisów. Nikt nie będzie uważał tej zasady za błędną i niejednemu z państw europejskich możnaby ją zalecić. Przy tej okazji próbowano wprowadzić nieznane w Anglji dotychczas „prawo jazdy", jednak usiłowania te nie wyszły poza pierwsze próby. Już przy pierwszych obradach przypomniano słusznie, że człowiek normalny po pierwszych przejechanych stu kilometrach opanowuje samochód całkowicie, o ile chodzi oczywiście o samo kierowanie, a tylko to interesuje władze i zda egzamin, natomiast prawdziwej sprawności, bystrej orjentacji i umiejętności szybkiego i celowego działania w chwilach niebezpiecznych nie stwierdzi żaden egzamin. Biorąc pod uwagę, że bezpieczeństwo ruchu w Anglji według statystyki nie jest bynajmniej mniejsze, niż w innych krajach, a raczej nawet wyższe, należy przyjąć, iż konieczność uzyskiwania „prawa jazdy" jest w istocie swej czczą formalnością, obciążającą niepotrzebnie automobilizm, a nie dającą żadnej gwarancji zwiększenia bezpieczeństwa. Badanie psychotechniczne daje tylko pewne podstawowe elementy reakcji i przyczynia się do wykrycia błędów psychicznych, to prawda, z drugiej jednak strony nie daje bynajmniej gwarancji, że po zadowalającem przejściu prób psychotechnicznych kierowca zorjentuje się błyskawicznie w trudnej sytuacji, bo sytuacje te nie trafiają się nigdy w praktyce w warunkach „laboratoryjnych". Co zaś najważniejsze, praktyka wykazała zbędność „prawa jazdy", a więc niema powodu do inowacji w tym kierunku.

Jednem z najciekawszych postanowień projektu jest wprowadzenie pojęcia „niebezpiecznego" i „lekkomyślnego" sposobu jazdy. Zniesiono wszelkie cyfrowe ograniczenia maksymalnej szybkości, także w miejscowościach zamieszkałych, wychodząc z założenia, że szybkość jazdy nie jest miarą jej ryzykowności, gdyż zależy to w pierwszym rzędzie od konstrukcji maszyny, natomiast decyduje o wszystkiem sposób jeżdżenia. W ten sposób zlikwidowano raz na zawsze wszelkiego rodzaju pułapki samochodowe, tak przykre w niektórych krajach europejskich, które i w Anglji ostatnio zaczęto wprowadzać.

Oczywiście sposobem angielskim w nowej ustawie nie może obyć się bez jednego przynajmniej dziwactwa, zgodnie z tradycją angielską, która ustawodawstwo samochodowe wzbogaciła w swoim czasie o sławetny przepis, że w Londynie przed k a ż d y m samochodem musi postępować pieszo człowiek z czerwoną chorągiewką, aby zwracać uwagę przechodniów na „niebezpieczeństwo". Przepis ten wprawdzie oddawna już nie obowiązuje, natomiast w nowym projekcie reprezentuje go godnie inna norma: Otóż żadnemu samochodowi nie wolno zjeżdżać z drogi publicznej dalej, niż na 15 jardów (około 14 metrów). Przepis ten ma na celu zmniejszenie rozpowszechnionej w Anglji plagi pikników, któremi angielskie mieszczuchy zanieczyszczają wszystkie lasy i łąki w całem Królestwie Zjednoczonem. Czy przepis ten w takiej jednostronnej redakcji będzie miał jakie znaczenie praktyczne wydaje się wątpliwe.

Również Niemcy wzięły się do reform. Pruski minister spraw wewnętrznych już w styczniu zarządził okólnikiem zniesienie wszystkich przepisów policyjnych, wydanych przed dniem 1 stycznia 1890 roku. Miało to częściowo przynajmniej usunąć hipertrofję norm policyjnych, których liczbę oceniano na około 180 000 na terenie całej Rzeszy, a prawie 90 000 na terenie Prus. Przez zarządzenie to zniesiono około 6 000 rozporządzeń policyjnych. Obecnie pruski minister spraw wewnętrznych poszedł jeszcze dalej, gdyż okólnikiem z 26 lutego zarządził zniesienie wszystkich roporządzeń policyjnych, wydanych po dniu 1 stycznia 1900 r. W szczególności postanowiono, że wszystkie rozporządzenia nadprezydentów, prezydentów rejencyj, władz policyjnych powiatowych i lokalnych, wydane po dniu 1. 1. 1900 r. wygasają w dniu 1 maja 1930 r. Wyjęte są rozporządzenia, dotyczące policji rzecznej, żeglugi i portowej. Rozporządzenia uchylone, które jednak po starannem zbadaniu okażą się konieczne, mają być wydane w ramach poprawionych rozporządzeń późniejszych. Ponadto zarządza minister, że rozporządzenia, wydane po dniu 1 stycznia 1900 r. mają być również zbadane ponownie pod kątem widzenia ich celowości i konieczności i zwraca przytem uwagę, iż mimo zarządzeń ministerjalnych również w ostatnim czasie ogłoszono w pismach urzędowych szereg rozporządzeń, nastręczających poważne wątpliwości. Władze policyjne winny więc przy wydawaniu rozporządzeń być bardzo ostrożne. Warto przytem nadmienić, iż w poprzednim swym okólniku minister wyraźnie określa zasady, jakiemi winny kierować się władze przy wydawaniu rozporządzeń, przyczem poleca unikać norm z zakresu rutyny „państwa policyjnego". Tak więc szef biurokracji pruskiej wypowiedział wojnę biurokratyzmowi. Rezultatu trzeba odczekać i to z dużą cierpliwością. W kraju tradycyj biurokratycznych zmiany orjentacji dokonać niełatwo.

Natomiast Francja, uregulowawszy swe stosunki komunikacyjne pod każdym prawie względem wzorowo, zachowała kilka instytucyj szlachetnie omszałych, z czasów baroku — dosłownie. Jak wiadomo, miasto Paryż w swoim czasie pobierało na rogatkach różne opłaty (octroi), które częściowo, jak np. opłaty od dowożonej żywności, odegrały ważną rolę w okresie rewolucyj francuskich i przeważnie zostały zniesione. Pozostała natomiast zasada jako taka, która w pierwszych czasach automobilizmu wyraziła się wprowadzeniem opłat za benzynę przywożoną. Ponieważ jednak w praktyce trudno było opłaty te pobierać w gotówce od każdego przejeżdżającego samochodu (Paryż ma 600 000 samochodów), więc właściciele samochodów składają kaucję, zabezpieczającą należność z tych opłat. Samochody otrzymują specjalne wykazy (carnets), na których notuje się ilość benzyny przy przejeżdżaniu granicy miasta. Kto bierze benzynę poza miastem, dostaje „minus", kto w mieście, otrzymuje „plus". W ten sposób wóz pewnego towarzystwa transportowego nagromadził sobie „konto" na 1 210 litrów benzyny, wolnej od opłaty. Przepisy jednak zabraniają zabierać ze sobą benzyny rezerwowej więcej, niż wynosi połowa pojemności zbiornika. Aby więc otrzymać tę benzynę, wolną od opłaty, towarzystwo transportowe musiało się urządzić, jak następuje: Za „granicą" ustawiono samochód z 1 210 litrami benzyny w zbiornikach, przed „granicą" samochód pusty. Samochód z karnetem jeździł w tę i z powrotem, zabierając za każdym razem dopuszczalną ilość 15 litrów, gdyż zbiornik jego miał pojemność 30 litrów. W ten sposób, aby przywieść nie podlegającą opłacie benzynę, samochód ten musiał przejechać „granicę" 82 razy. „Komentarz zbyteczny", powiada pismo francuskie, donosząc o tej imprezie, — „a w każdym razie komentarz właściwy nie nadaje się do druku".

Również nie nadają się zupełnie do druku komentarze, któremi automobiliści niemieccy obdarzają najnowszą politykę kolei niemieckich, które wypowiedziały komunikacji spalinowej wojnę na bij-zabij. Podobno w ministerstwie komunikacji Rzeszy złożono projekt ustawy, w myśl której wszyscy właściciele samochodów ciężarowych, przewożących towary poza granice gminy, mają opłacać pewne kwoty wyrównawcze kolejom Rzeszy. Projekt przewidnje opłaty tak wysokie, że utrzymywanie samochodów ciężarowych przestaje się rentować. Byłoby to niesłychanie prostem rozwiązaniem całego problemu konkurencji kolei z samochodem, niestety, jest ono zbyt proste, by mogło liczyć na powodzenie. Koleje Rzeszy, od czasu przekształcenia ich w przedsiębiorstwo międzynarodowe w związku z planem Dawesa, zaznaczyły się niejednokrotnie polityką tak dziwną, że w Niemczech nic już nie wywołuje zdziwienia. Ich system „taryf uprzywilejowanych", stosowany nie do pewnego gatunku transportu, lecz wobec poszczególnych przedsiębiorców, w celu walki z niewygodną komunikacją silnikową, jest unikatem w całym świecie i prawdopodobnie nie znajdzie naśladowców. Należy przypuszczać, że projekt obecny wprowadzenia opłat wyrównawczych pozostanie i w przyszłości tem, czem jest, to znaczy projektem, wyprodukowanym w napadzie złego humoru. *(pz)*

Odpowiedzi redakcji

P. S. H. — R. — Ustalenie przebytych przez samochód kilometrów jest bardzo utrudnione, gdyż stan samochodu zależny jest przedewszystkiem od należytej konserwacji i umiejętności obsługi. Często się zdarza, iż nowy jeszcze samochód obsługiwany nieumiejętnie, wewnętrznie i zewnętrznie wygląda stokroć gorzej od starego, lecz dobrze utrzymanego. Dla samochodów nowych przebycie 1 000 klm przy należytej obsłudze jest nietylko nieszkodliwe, lecz raczej nawet dobre, gdyż w czasie tym wszystkie części dopasowują się wzajemnie. O ile przytem samochód zewnętrznie nie uległ zniszczeniu, to może on być uważany za nowy. Tak się zresztą dzieje w wielu firmach automobilowych, gdzie samochód nowy przed sprzedażą przebywa kilkaset kilometrów, chociażby w czasie jazd próbnych z klientami. Nie można jednak samochodu takiego uważać za stary. Specjalista może oczywiście mniejwięcej ustalić, czy samochód jest nowy, czy stary, lecz musiałby zbadać go nietylko zewnętrznie, ale i wewnętrznie, — po rozebraniu, — stopień zużycia poszczególnych części.

Zmniejszenie cyfry przebytych kilometrów na liczniku jest rzeczą bardzo łatwą i nie wymaga specjalnej umiejętności, tak samo jak odłączenie licznika. Poznać tego nie można, chyba, że zły wygląd zewnętrzny samochodu stoi w sprzeczności z małą ilością kilometrów, którą wskazuje licznik.

Świadome i celowe cofnięcie licznika jest oczywiście rzeczą karygodną i w razie udowodnienia jest karalne, głównie wtedy, jeżeli samochód zniszczony został sprzedany jako nowy. Sądownictwo nasze miało już cały szereg procesów na tem tle.

HUMOR

Po amerykańsku...

W Stanach Zjednoczonych A. P. stosuje się obecnie na zakrętach i skrzyżowaniach dróg napisy, mające uzmysłowić kierowcom grożące im niebezpieczeństwo. Napisy te brzmią: „Czy ma pan stałe konto u swego lekarza?" „Kto chce jeszcze przez pewien czas używać życia, winien jeździć wolno." „Gazuj tylko wówczas, gdy masz testament złożony w sądzie." „Krematorjum, druga ulica na prawo."

Nowoczesne urządzenia...

Postępowicz zwiedzał paryski salon automobilowy i zakupił tam dla swego samochodu wszelkie najnowsze urządzenia akcesoryj jakie widział. Po pewnym czasie spotyka przyjaciela:

— Jakże się miewa twój samochód — pyta Postępowicza (zapytanie o zdrowie żony dawno wyszło z mody).

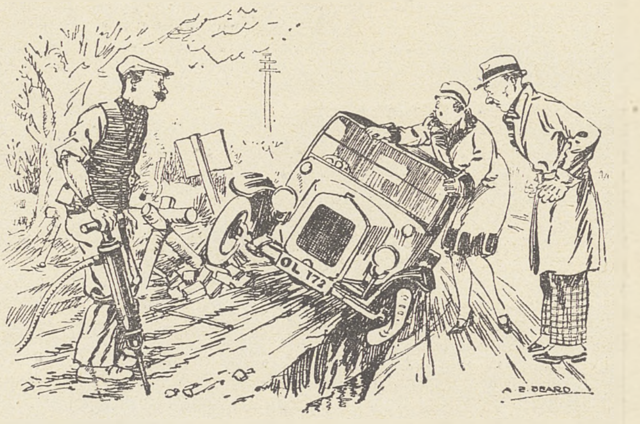
— Dziękuję. Zaopatrzyłem go we wszelkie zdobycze techniki, tak, że obecnie pod ciężarem akcesoryj nie może ruszyć z miejsca.

Uczciwy bankrut

— Ha! Wszystko straciłem, oprócz czci i samochodu, który zawczasu przepisałem na imię żony...

Zdziwiony...

Pewien automobilista otrzymał zaproszenie na zjazd gwiaździsty do Bielska k/Białej. Przeczytawszy nieuważnie zaproszenie pojechał do Bielska Podlaskiego. Zdumiony szuka po całem mieście reszty uczestników i miejsca postoju. W końcu mówi: „Doprawdy nie myślałem, że tylko ja jeden odważę się na ten rajd".



Właściciel samochodziku: — Nie mam koła zapasowego, co ja teraz zrobię?
Robotnik (gotów pomóc): — Słuchaj pan, jeśli pan ma zbytnią 5-złotówkę, to potoczę panu jedno.

Uczciwa...

Pewna panienka przechadza się po Sołaczu. Nagle obok niej zatrzymuje się motocyklista.

— Czy mogę panią poprosić na małą przejażdżkę? — pyta.

— Co pan sobie wogóle wyobraża! Jestem uczciwą dziewczyną, a... poza tem jeżdżę tylko samochodem.

Podróż poślubna...

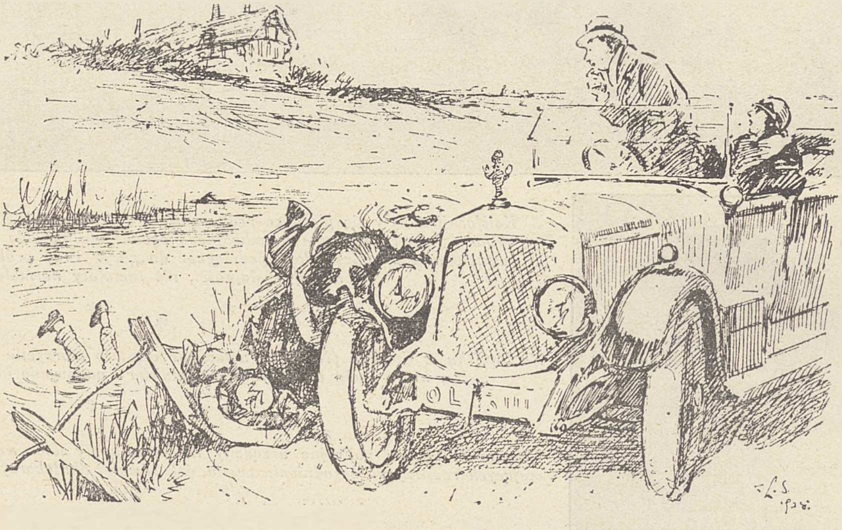
Ktoś spotyka swego znajomego z innego miasta, jadącego samochodem.

— Co ty tu robisz?

— Odbywam podróż poślubną.

— Jakto, a gdzie twoja żona?

— No, ktoś przecież musiał zostać, aby pilnować mieszkania!



Panna (do kierowcy dużego wozu po zderzeniu się z samochodzikiem): — Idź mój drogi i przeproś go.
Kierowca: — Dobrze, moje kochanie, ale wpierw poczekam, co on zrobi.

O Fordzie...

Pewien farmer posiadał na zachodzie Ameryki domek, pokryty dachem z blachy falistej. Pewnego dnia potężny orkan zdarł dach z domku i zmiął go, niczem arkusz papieru. Farmer zapakował pomiętą blachę do skrzyni i wysłał ją jako stare żelastwo do zakładów Forda w Detroit. Po tygodniu dostaje taką odpowiedź od Forda:

— Za naprawę pańskiego samochodu należy nam się 10 dolarów. Uprzejmie prosimy donieść nam odwrotnie, w jakich warunkach nastąpiła katastrofa.

Oznaka starości...

Pewna dama w średnim wieku, prowadząc swój wóz w mieście, zderzyła się z innym samochodem, którego zirytowany kierowca zaczął jej robić uwagi.

— O Boże, pomyślała dama, widocznie się już bardzo postarzałam, skoro mężczyźni zwracają mi uwagę, że nie umiem jeździć.



Mieszkaniec (do samochodziarza, który wpadł na plot)
— Przepraszam pana, ale następna droga boczna znajduje się o ćwierć mili stąd.

O Citroenie...

Pewien mały chłopiec w Paryżu dostał na imieniny wujka franka. Idzie do Citroena, wręcza mu franka i prosi o samochód. Wielki fabrykant, serdecznie ubawiony tą propozycją postanowił ją dla oryginalności i reklamy spełnić. Oprowadza więc chłopca po olbrzymich halach swych fabryk, polecając mu wybrać sobie samochód. Chłopiec obejrzał wszelkie typy, wkońcu powiada:

— Nie dziękuję panu, wolę mego franka z powrotem.

Niedźwiedzia przysługa...

Pewien starszy pan, jadąc autem na szosie spotyka kulejącą babulinkę.

— Przysiądźcie się do mnie babciu, podwiozę was — woła, lecz starowina opiera się energicznie. Po długiej namowie, prawie przemocą usadowił ją w wozie. Po kilku kilometrach kobiecina wysiada.

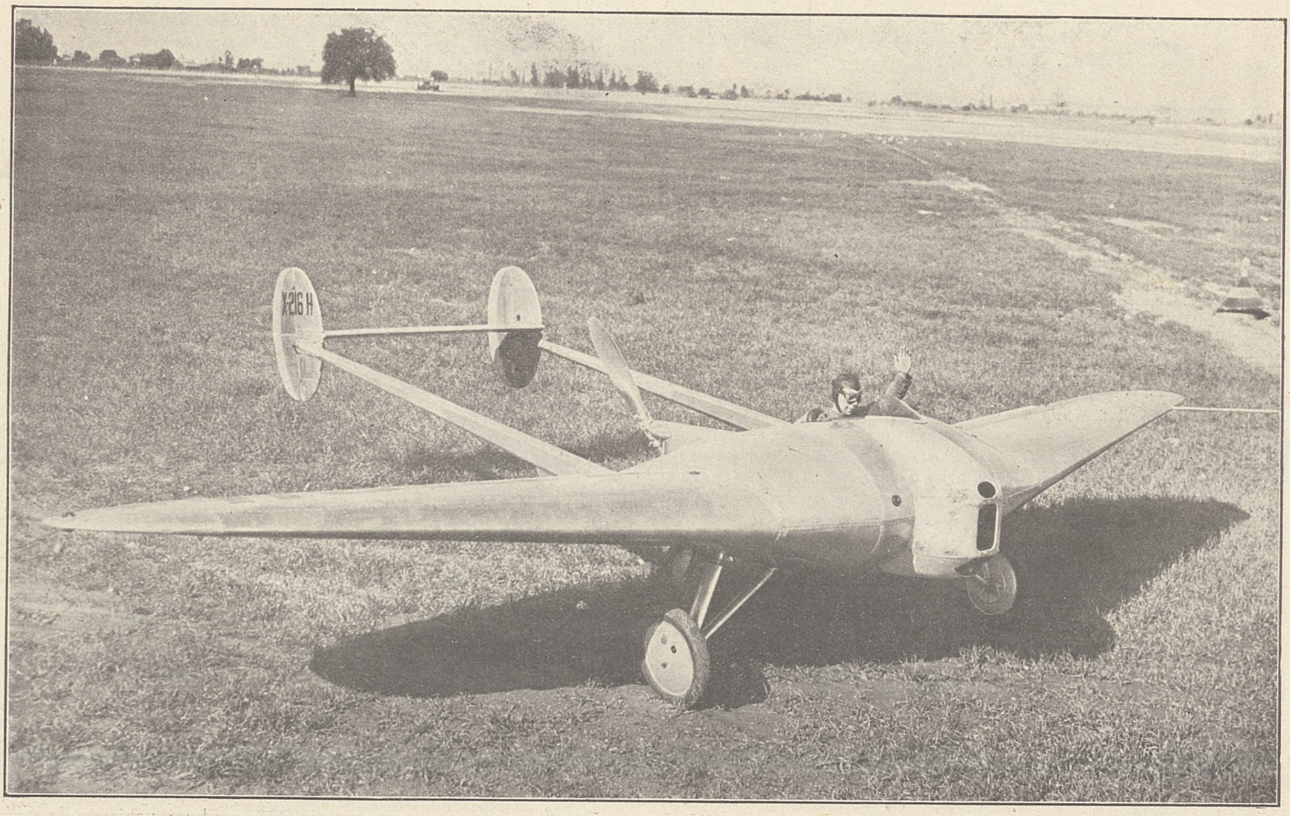
— Bardzo to ładnie z pana strony — mówi — lecz teraz muszę z powrotem przejść taki kawał drogi...

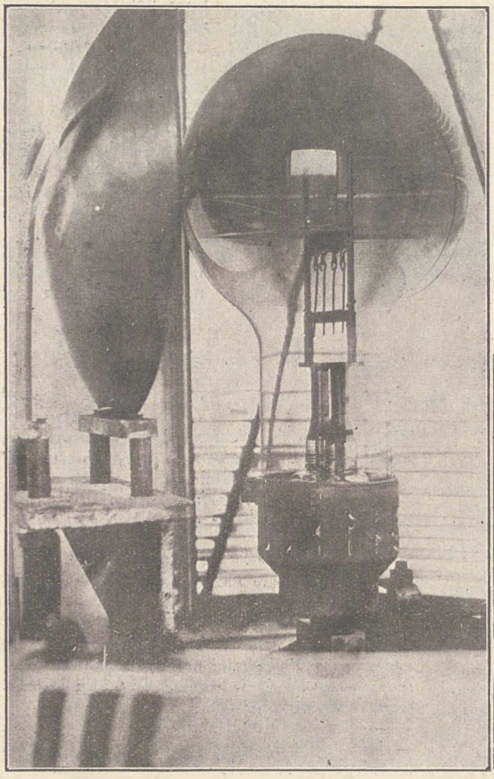
Znawczyni...

Szofer: — Proszę Jaśnie Pani, musimy się tu zatrzymać, aby kupić świecę, gdyż jedna się zaoleiła.

— Głupstwo, nim się ściemni, dawno będziemy w domu!

Rozmaitości ze świata





W Kalifornji odbyły się pierwsze próby nowego samolotu inż. Northropa. Samolot składa się tylko z jednego skrzydła i podwójnego ogona, nie posiada natomiast kadłuba. Koła i podwozie można podczas lotu podciągnąć do góry. Przy próbach aparat wykazał 50% więcej wydajności, niż samoloty normalne.

* * *

Na lotnisku w Camden (N. Jork) ustawiono ostatnio olbrzymie reflektory o sile 1,2 milj. świec, które służą do oświetlania lotniska i nadawania kierunku samolotom.

* * *

Niemieckie władze policyjne urządziły niedawno kursy zbiorowe dla sędziów i adwokatów, mających rozstrzygać zagadnienia ruchu, jak również dla lekarzy-ekspertów w sprawach wypadków samochodowych.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.